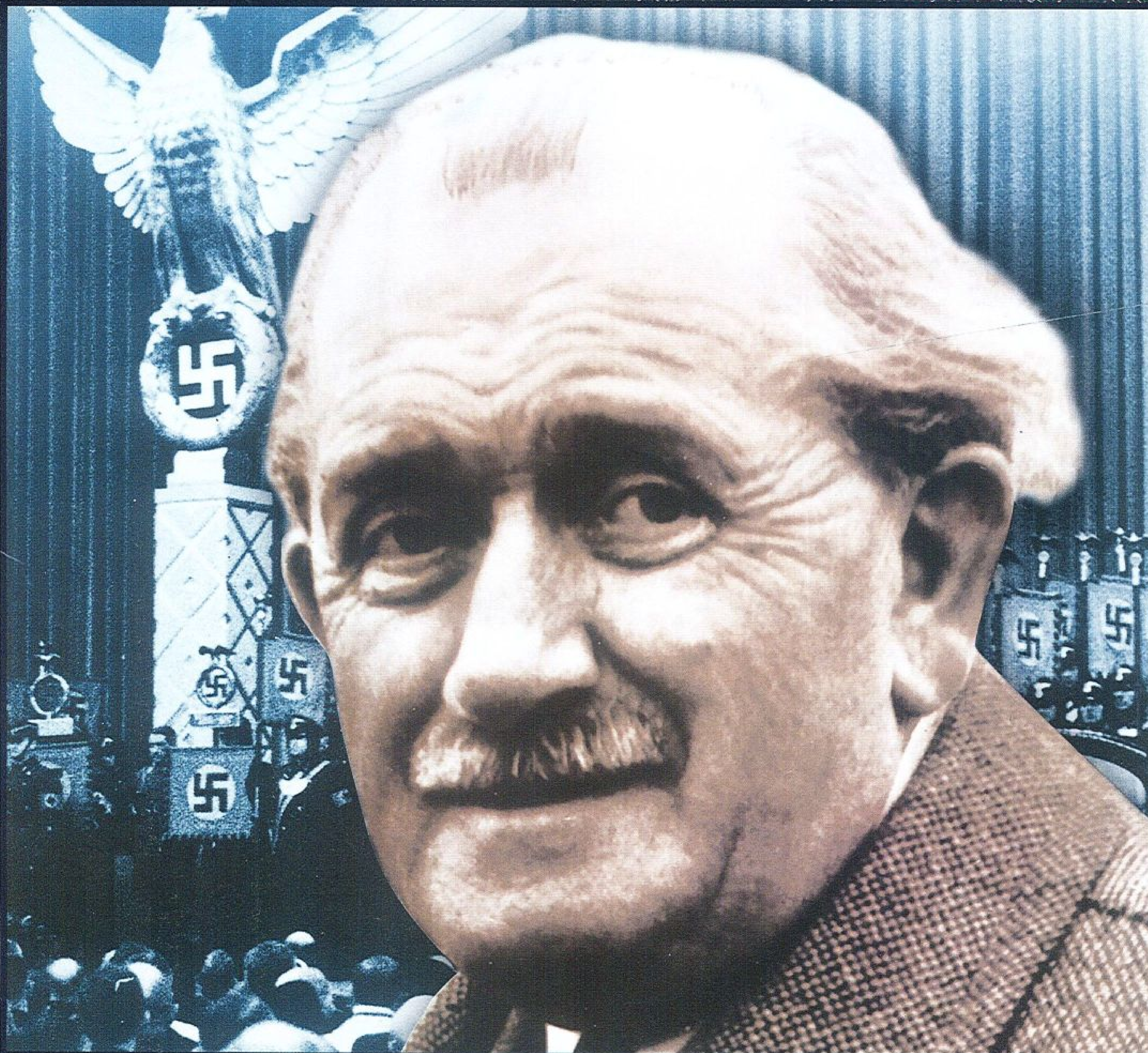
100 DE PERSONALITĂȚI

Oameni care au schimbat destinul lumii

Apariție săptămânală
5,99 LEI / 29,99 MDL

33



PORSCHE

DeAGOSTINI

100 DE PERSONALITĂȚI
Oameni care au schimbat destinul lumii

Ferdinand Porsche **Numărul 33**

EDIȚIE SĂPTĂMÂNALĂ

EDITURA: De AGOSTINI HELLAS SRL

EDITOR: Petros Kapnistos

MANAGER ECONOMIC: Fotis Fotiou

MANAGER DE REDACȚIE ȘI PRODUCȚIE: Virginia Koutroubas

ADRESĂ: Vuliagmenis 44-46, 166 73 Atena

MARKETING MANAGER: Michalis Koutsoukos

PRODUCT MANAGER: Nasita Kortesa

COORDONATOR DE PRODUCȚIE: Carolina Poulidou

MANAGER DISTRIBUȚIE: Evi Boza

MANAGER LOGISTICĂ ȘI OPERAȚII: Dimitris Pasakalidis

COORDONATOR LOGISTICĂ ȘI OPERAȚII: Antonis Lioumis

ADAPTARE PENTRU LIMBA ROMÂNĂ: Fast Translate, Best Communication Media SRL

DTP: RAY

TIPĂRIRE ȘI LEGARE: NIKI EKDOTIKI S.A.

DIRECTOR DE PRODUCTIE TIPOGRAFIE: STELIOS KRITSOTAKIS

IMPORTATOR: Media Service Zawada S.R.L

Country Manager: Mariana Mihălțan

Marketing Manager: Adina Bojică

Redactor: Gabriela Muntean

Distribution Manager: Dan Iordache

ADRESA: str. Louis Pasteur nr. 38, et.1, ap.5, sector 5, București, România

DISTRIBUITOR: Hiparion S.A.

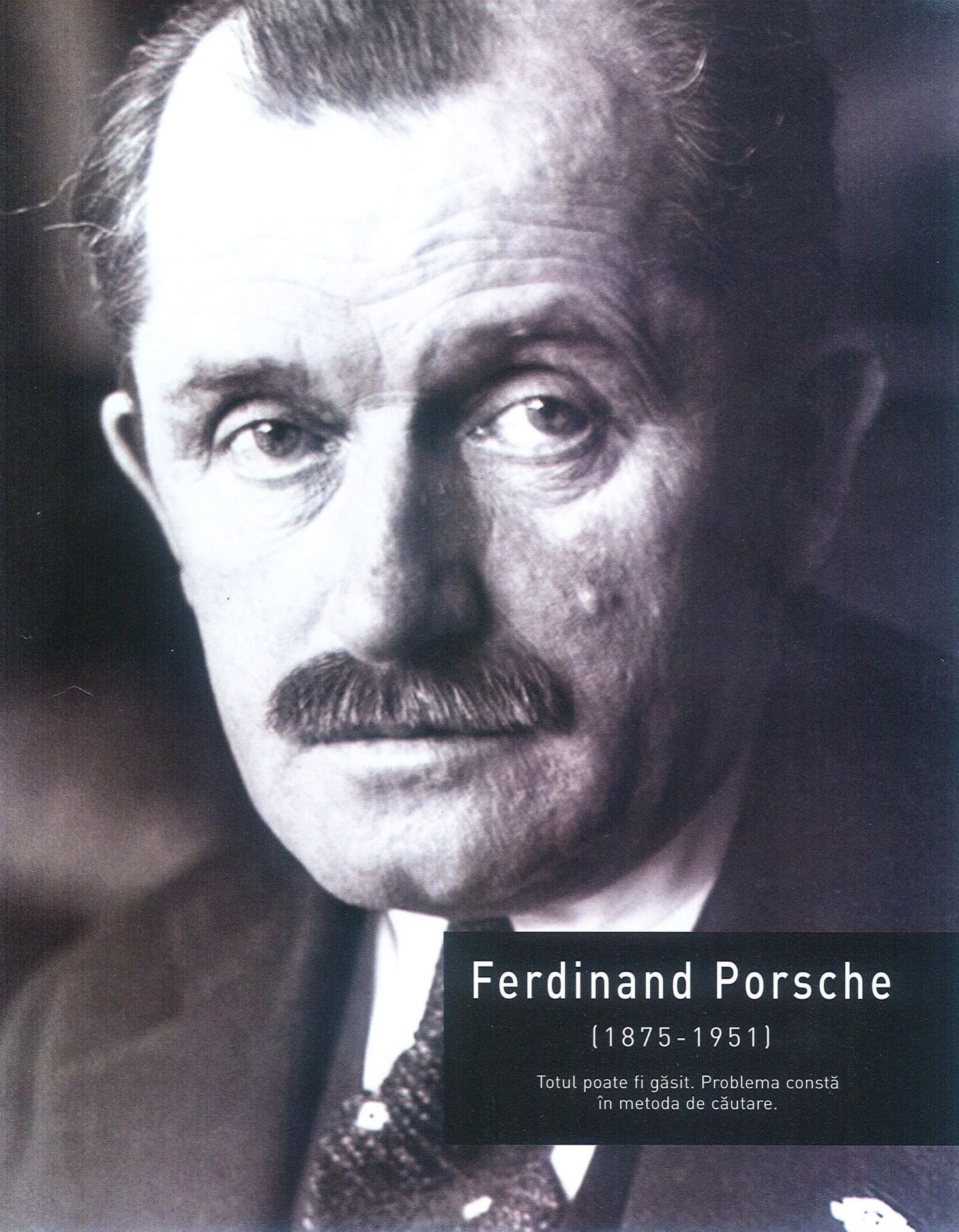
ISSN: 1791-0765

Fotografii: Uniphoto Press, Corbis Japan, American Photo, De Agostini Picture Library

Prețul numerelor

Prețul primului număr: 2,99 LEI/14,50 MDL

Prețul celui de-al doilea număr și al tuturor celorlalte numere: 5,99 LEI/29,99 MDL


Ferdinand Porsche
(1875-1951)
Totul poate fi găsit. Problema constă
în metoda de căutare.

Ferdinand Porsche

Ce fel de viață a dus Porsche?

PROLOG

ISTORIA AUTOMOBILULUI MODERN a început la sfârșitul secolului al XIX-lea, odată cu munca unor pionieri ai industriei precum Benz sau Daimler. Deja începutul secolului XX aducea cu sine o tranziție masivă de la trăsurile cu cai la automobile. Un rol important în acest demers l-a jucat un bărbat pe nume Ferdinand Porsche.

Porsche era fiul proprietarului unei firme de instalații sanitare. Visul său a fost să producă mașini compacte de primă mână accesibile maselor, dar, din păcate, îndeplinirea viziunii sale a fost condiționată de colaborarea cu Adolf Hitler. Pasiunea sa neabătută pentru mașini a dus la apariția faimoaselor mărci de automobile Volkswagen și Porsche care au creat premisele pentru viitorul industriei postbelice de automobile.

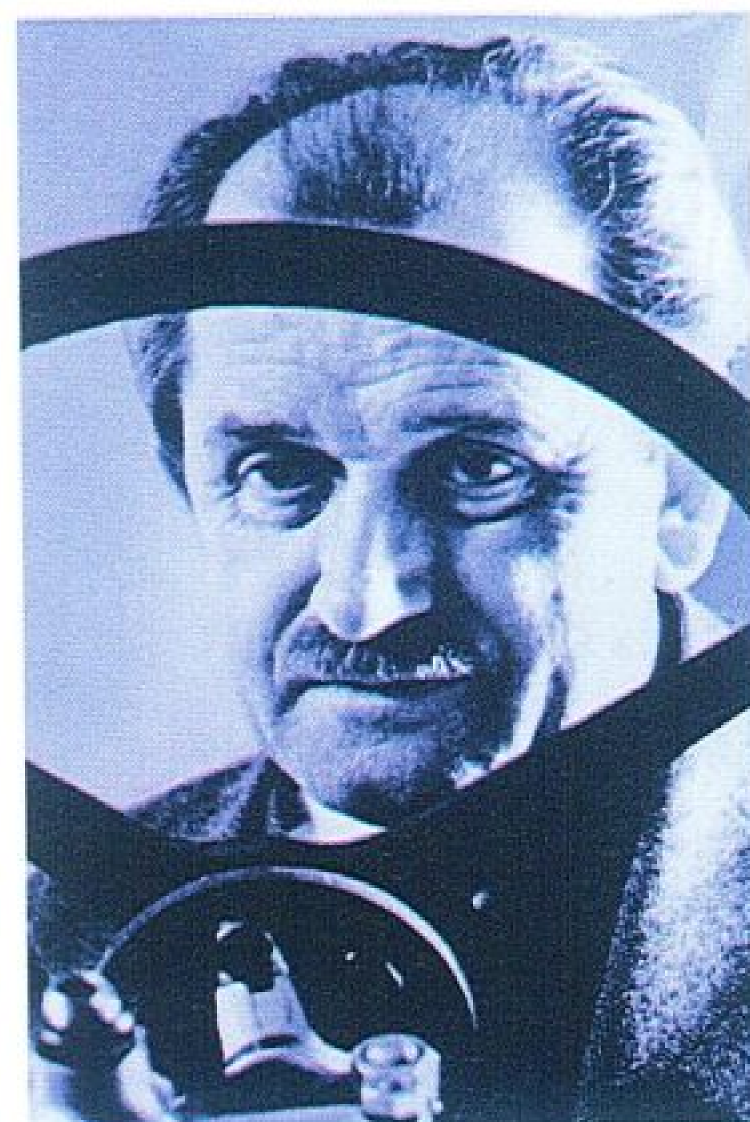
Așadar, ce fel de viață a dus Porsche?

TABEL CRONOLOGIC

Secolul al XVI-lea	Leonardo Da Vinci schițează un „automobil" acționat cu un motor de orologiu (cu arc spirală)
1875	Se naște Porsche Siegfried Marcus dezvoltă automobilul pe gaz
1885	Karl Benz creează automobilul cu trei roți
1894	Se organizează prima cursă de automobile
1898	Porsche se alătură companiei Jacob Lohner & Co.
1900	Sistemul Lohner-Porsche este expus la Expoziția Mondială de la Paris
1903	Porsche se căsătorește cu Aloisia Kaes
1902	Porsche este recrutat în armata austriacă
1906	Porsche se angajează la Austro-Daimler
1908	Ford începe producția de serie a Modelului T
1909	Se naște fiul lui Porsche, Ferry
1914	Izbucnește Primul Război Mondial
1916	Porsche devine Director General al Austro-Daimler
1918	Porsche obține cetățenia cehoslovacă
1926	Se înființează compania Mercedes Benz
1927	Mercedes-Benz lansează Seria S
1930	Porsche își înființează compania de proiectare
1933	Adolf Hitler este ales cancelar al Germaniei
1934	Guvernul german anunță planul său pentru Volkswagen
1936	Porsche vizitează fabrica de automobile Ford Finalizarea Volkswagen 3
1938	Hitler anunță apariția Kdf-Wagen (denumit ulterior Volkswagen Beetle)
1939	Izbucnește cel de-al Doilea Război Mondial
1944	Dezvoltarea lui Panzerkampfwagen Maus
1945	Se sfârșește al Doilea Război Mondial Porsche este arestat de agenții francezi
1947	Porsche este eliberat
1948	Se lansează Porsche 356 Heinrich Nordhoff preia Volkswagen
1951	Porsche se stinge din viață la Stuttgart Un automobil Porsche este folosit pentru prima oară la cursa de la Le Mans
1963	Se prezintă Porsche 911
1972	Volkswagen înregistrează o producție record de automobile
2003	Beetle este retras din producție

O viață dedicată conceperii mașinilor de calitate

Performanțele mașinilor produse de uzinele Porsche au fost dovedite de victoriile repurtate în nenumărate curse. Ferdinand Porsche, fondatorul companiei, a fost fascinat de mașini, dedicându-le întreaga viață. A dus o viață haotică, reușind frecvent din calitatea sa de designer de mașini să intre în conflict cu companiile producătoare, pentru ca mai apoi să colaboreze cu Adolf Hitler.



▲ Porsche și-a dedicat viața conceperii de automobile, câștigându-și un loc în istorie datorită marilor succese repurtate.

Spiritul muncitorului boem

Campionul lumii sporturilor cu motor

ANUL 1982 A FOST MARCAT de un eveniment care a atras atenția lumii sporturilor cu motor. La cursa de anduranță de la Le Mans, primele trei poziții au fost ocupate integral de automobile Porsche. Mașinile Porsche vor continua să impresioneze prin puterea pe care o dezvoltă și în anul următor, câștigând primele opt locuri. Automobilele Porsche au intrat în istorie drept campioanele lumii sporturilor cu motor, cu șaisprezece victorii la Le Mans până în 2004 și trei la campionatele mondiale de Formula 1. La originea acestui succes stă precedentul stabilit de fondatorul companiei, Ferdinand Porsche, care a căutat permanent tehnologii din ce în ce mai bune pentru a îmbunătăți performanțele mașinilor în curse.

Porsche s-a născut într-un mic sat de numai 5000 de locuitori în districtul Maffersdorf din regiunea Boemia (Cehia de astăzi) a Imperiului Austro-Ungar. Într-o comunitate din inima munților în care aproape toți sătenii erau agricultori, tatăl lui Porsche, Anton, era proprietarul unei mici firme de instalații. Tatăl său era un nume în domeniu, bucurându-se prin urmare de un statut special. În plus, prin calitatea sa adițională de vice-primar al satului, Anton și-a transformat membrii familiei în niște mici vedete.

Un tânăr cercetător

Se spune că, pe când Porsche era foarte tânăr, orice lucru îi stârnea o curiozitate debordantă. Se întreba chiar și de ce apa curge în râuri sau de ce cade ploaia din cer.

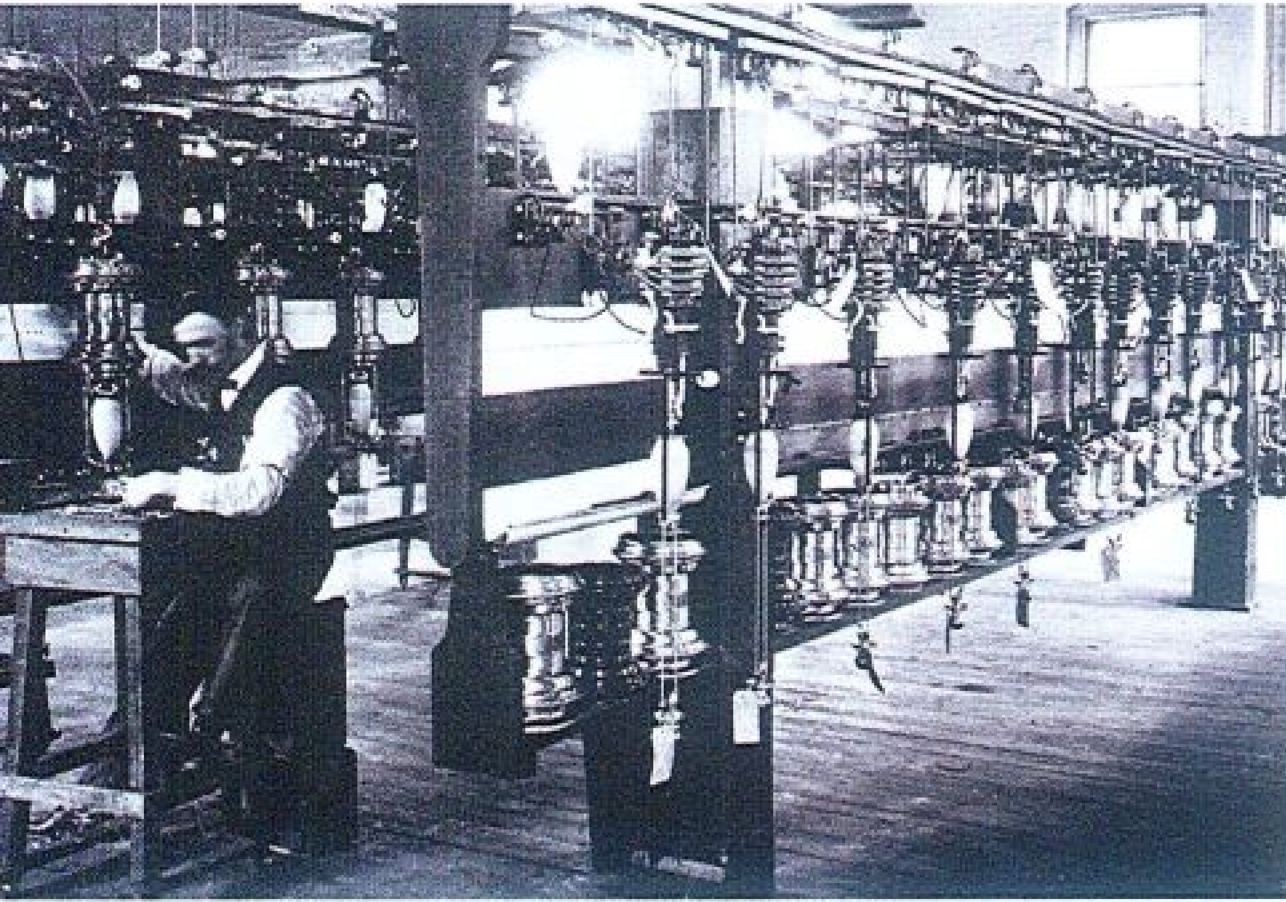
Când venea vorba despre detalii minuscule, Porsche era un perfecționist.

Familia Porsche a avut cinci copii: două fete și trei băieți. A mai avut un frate și o soră mai mari. Tatăl lui Porsche și-ar fi dorit ca fratele mai mare să îi succeadă, dar nenorocirea a făcut ca acesta să fie ucis într-un accident pe când își făcea ucenicia la magazin. De aceea, munca tatălui a trebuit să fie preluată în cele din urmă de Ferdinand, al doilea frate.



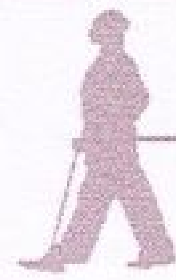
Un sat ceh pe râul Elba, în anii 1930. Satul Maffersdorf în care s-a născut Porsche este un astfel de tărâm fertil, înconjurat de munți și râuri.

Becuri electrice, precum cele care l-au fascinat pe Porsche, fabricate în America. Lampa cu arc electric a fost inventată de chimistul britanic Humphrey Davy în 1808.



Porsche a început să lucreze la fabrica tatălui odată cu împlinirea vârstei de cincisprezece ani. La acea vreme, probabil că Porsche nu avea niciun dubiu că va călca pe urmele tatălui său, la firma acestuia. Totuși, în timpul unei vizite la o fabrică de covoare din sat, atenția i-a fost captată de prima lumină electrică pe care a văzut-o vreodată. Deși industria Boemiei era înfloritoare, satul nu fusese încă electrificat și, din cele mai vechi timpuri, sătenii începeau să muncească odată cu răsăritul, pentru a se mai opri doar la apus. Porsche s-a arătat uimit de faptul că, deși afară era noapte, fabrica de covoare era luminată la fel de puternic ca ziua. Porsche a dorit să afle cât mai multe despre această misterioasă lumină. În fiecare zi, după terminarea programului, Porsche se ducea la fabrica de covoare și îl iscodea pe maistru, Ginsky, vrute și nevrute despre funcționarea fabricii. Cu toate acestea, tatăl său, Anton, nu a fost încântat de acțiunile fiului, avertizându-l furios că fiul unui meșteșugar trebuie să se limiteze la a deprinde meșteșugul tatălui. Porsche a început să construiască circuite electrice pe furiș, în podul casei, folosind piese pe care le colecționa cu trudă, una câte una.

Muncitorii acelor vremuri obișnuiau să trudească timp de doisprezece ore pe zi, chiar dacă nu erau decât niște copii. Mama lui Porsche, Anna, a avut grijă să își protejeze fiul în demersul său secret care se desfășura în pod, până într-o zi, când Ferdinand a fost surprins în flagrant delict de Anton. Tatăl său a sfârșit prin a suferi o arsură minoră la picior ca urmare a unei scurgeri de acid sulfuric dintr-o baterie pe care a lovit-o furios în timp ce năvălea în încăpere. Dar acest incident avea să schimbe pe neașteptate soarta lui Porsche. Mama sa, care susținuse în secret proiectele fiului său, i-a sugerat să se înscrie la școală la Viena. Bineînțeles, tatăl s-a opus cu tărie la aflarea acestei idei, având în vedere cât de departe era Viena, dar a acceptat în cele din urmă ca fiul său să urmeze cursurile Școlii Tehnice Imperiale din Reichenberg. Prin aceasta, tatăl lui Porsche i-a dat fiului său girul pentru a-și continua studiile în domeniul electricității.



DIN CULISE

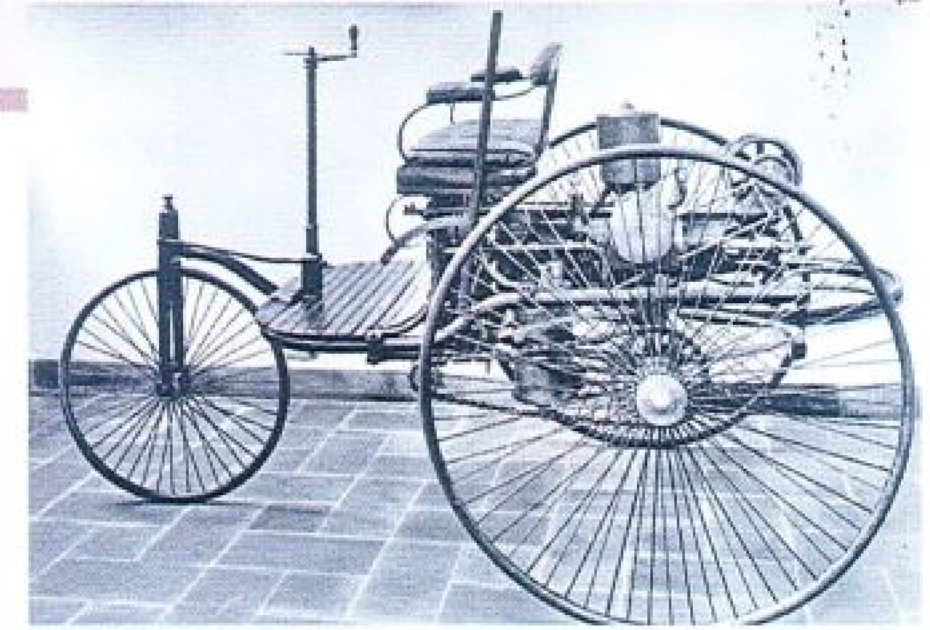
PRIMELE AUTOMOBILE

Dezvoltarea automobilelor își are originile în remorcile Mesopotamiei secolului al III-lea î.Hr. În secolul al XVI-lea, Leonardo da Vinci a inventat o mașină cu trei roți, auto-propulsată de un sistem ingenios de arcuri și roți dințate, dar a ascuns desenele, ca urmare a opoziției bisericii față de invențiile științifice. Ca urmare, da Vinci nu a încercat niciodată să construiască revoluționarul automobil. Cu toate acestea, Anglia secolului XVII a adus cu sine o revoluție populară, pe măsură ce diferențele dintre clase se spulberau. Oamenii au început să se bizuiască din ce în ce mai mult pe tehnică, iar Europa a cunoscut epoca Revoluției Industriale, care a dus la o evoluție rapidă a tehnologiei auto.

Mai întâi, un francez pe nume Nicolas-Joseph Cugnot a folosit motorul cu abur inventat de James Watt într-un automobil capabil să se deplaseze cu viteza de trei kilometri pe oră. Ulterior s-a trecut de la motoarele cu combustie externă pe aburi la cele cu combustie internă. Motoarele cu combustie internă folosite până în zilele noastre au fost transpuse în construcția automobilelor de către un alt francez, Alphonse Beau De Rochas, la sfârșitul secolului al XIX-lea. În 1875 (anul nașterii lui Porsche), Siegfried Marcus a inventat un automobil propulsat de un motor, fără însă a-l putea mișca din cauza puterii prea mici a motorului. De asemenea, aceeași perioadă a adus după sine o dezvoltare pregnantă a componentelor automobilelor. În 1888, John Dunlop a inventat anvelopa de cauciuc, iar rulmenții întrebuințați pentru a face mai lin parcursul mașinii au fost introduși în 1910.

În 1885, germanul Karl Benz și-a patentat automobilul triciclu, oferind lumii prima mașină din istorie. Gottlieb Daimler reușise cu numai un an în urmă să breveteze o motocicletă. Cam în aceeași perioadă, americanul Henry Ford a creat propria variantă de automobil. Modelul T, pus în vânzare în 1908, a fost vândut în 1.500.000 de unități în douăzeci de ani, astfel dând naștere erei în care mașinile au devenit accesibile maselor largi.

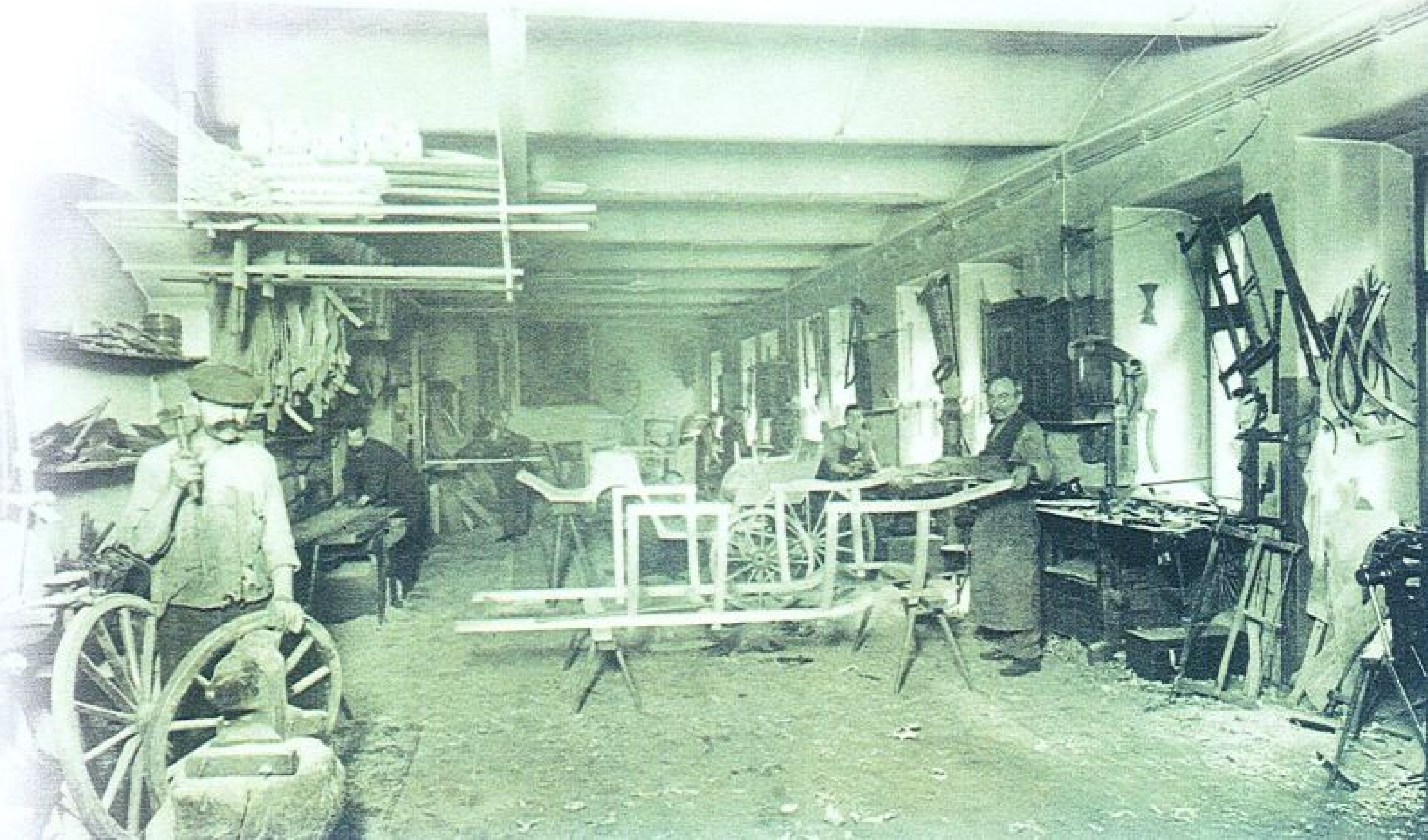
Dezvoltatorii de automobile au dat dovadă de o sârguință și perspicacitate fără margini. Talentele lui Ferdinand Porsche aveau să înflorească tocmai pe terenul fertil așternut de acești pionieri.



Primul automobil cu trei roți din lume, inventat de Karl Benz în 1885. Viteza maximă pe care o putea atinge era de 24 km pe oră.

Deși în calitatea sa de patron al fiului, Anton era foarte sever, în calitatea de tată, a recunoscut talentul băiatului. Porsche și-a început așadar studiile, lucrând la atelierul tatălui în timpul zilei și făcând naveta până la școală, în fiecare seară, pe o distanță de opt kilometri. Se spune că tatăl avea grijă să nu îi atribuie băiatului un volum foarte mare de muncă, pentru a nu îl suprasolicita. Acest episod ne arată bunătatea din sufletul lui Anton Porsche.

Constructori de trăsuri din Boemia. Chiar și în Boemia zilelor noastre, ucenicii care studiază sub îndrumarea meșterilor, precum tatăl lui Porsche, trebuie să urmeze o filieră de studiu vocațională pentru a obține calificarea în una dintre cele 125 de meserii înregistrate.



Porsche devine inginer

Plecarea la Viena

ÎNTORCÂNDU-SE ÎNTR-O SEARĂ acasă, tatăl lui Porsche, Anton, a avut surpriza să observe o lumină orbitoare emanând din casa sa. Porsche tocmai finalizase construcția propriului generator electric și instalase lumini electrice în toată casa. Cum satul era micuț, lumina generată de Porsche era vizibilă de la mare distanță. Câteva zile mai târziu, Ginsky, meșterul din fabrica de covoare din apropiere, l-a vizitat pe Porsche și le-a recomandat părinților să îl trimită la studii de inginerie la universitatea din Viena. La acest moment, Anton se convinsese deja de talentul cu care fusese dăruit băiatul și i-a îngăduit cu dragă inimă să pornească pe acest drum.

În vârstă de optsprezece ani, Porsche obține cu ajutorul lui Ginsky un loc de muncă la producătorul vienez de aparatură electrică Béla Egger. Tot atunci a început să studieze fizica, asistând la cursurile de profil ale universității locale. Porsche nu a absolvit niciodată mai mult decât gimnaziul, dar se spune că s-a implicat total în timpul cursurilor de facultate. A fost complet absorbit de studii, atât datorită setei sale de cunoaștere cât și din recunoștință pentru părinții săi și pentru Ginsky.

Viena acelor timpuri era o metropolă spectaculoasă, poate puțin copleșitoare pentru un băiat de la țară ca Porsche. Străzile pietruite erau încadrate de clădiri frumoase, cafenele pline și doamne care frecventau opera. Încă nu scăpase de accentul său boemian, astfel că se temea permanent să nu fie ridiculizat. La rândul lor, cursurile erau dificile și uneori cocheta cu ideea de a se întoarce în satul natal. Cu toate acestea, va primi încurajări din partea unei femei mai în vârstă, bibliotecara companiei unde era angajat, pe nume Aloisia Johanna Kaes.

Porsche obișnuia să frecventeze biblioteca angajatorilor săi pentru a împrumuta manuale de fizică și matematică. Curând s-a atașat de Aloisia, pentru că, întâmplător, tatăl acesteia era și el un meșteșugar din Boemia. În zilele libere, Aloisia îl invita pe Porsche să i se alăture în plimbările sale pe străzile Vienei, jucând pentru acesta un rol de ghid. Atât timp cât erau împreună, Porsche se simțea în largul său, deși încă nu conștientiza faptul că se îndrăgostise.

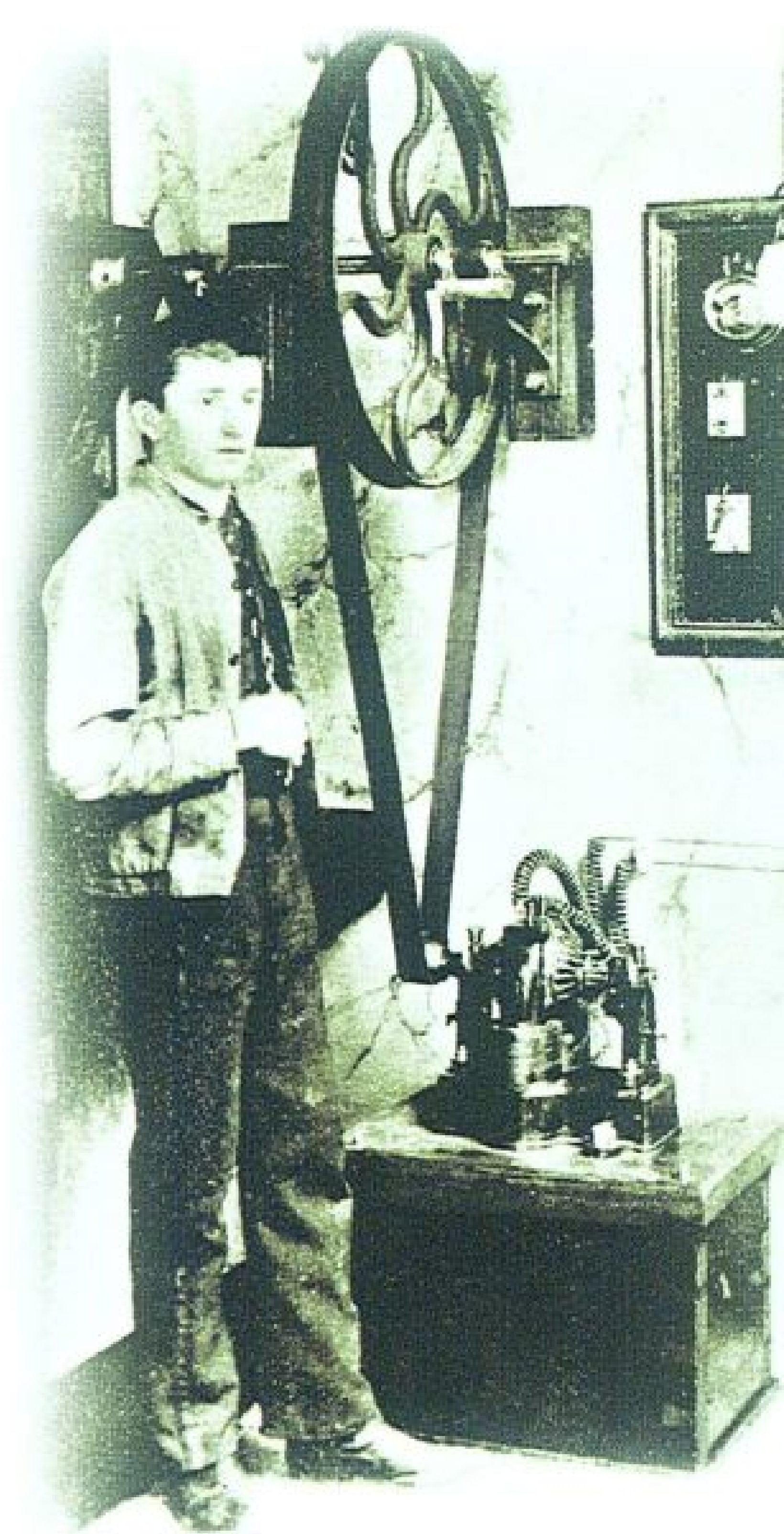
Iubirea şi maşinile

Probabil că nimeni nu și-a închipuit la acea vreme ce efect vor avea întâlnirile cu Aloisia asupra viitorului său și, mai mult decât atât, asupra viitorului întregii industrii automobilistice. Într-o bună zi, pe când Aloisia îl ghida ca de obicei pe străzile Vienei, au mers împreună la un muzeu de artă industrială, unde erau expuse o mulțime de mașini nemaivăzute până atunci de Porsche. A analizat mașinile cu insistență, una câte una. Una anume l-a făcut să se oprească brusc și nu s-a mai lăsat dus din fața ei până la închiderea muzeului. În fața ochilor săi se afla un automobil. Plăcuța explicativă arăta că mașina fusese construită de Siegfried Marcus în anul 1875.

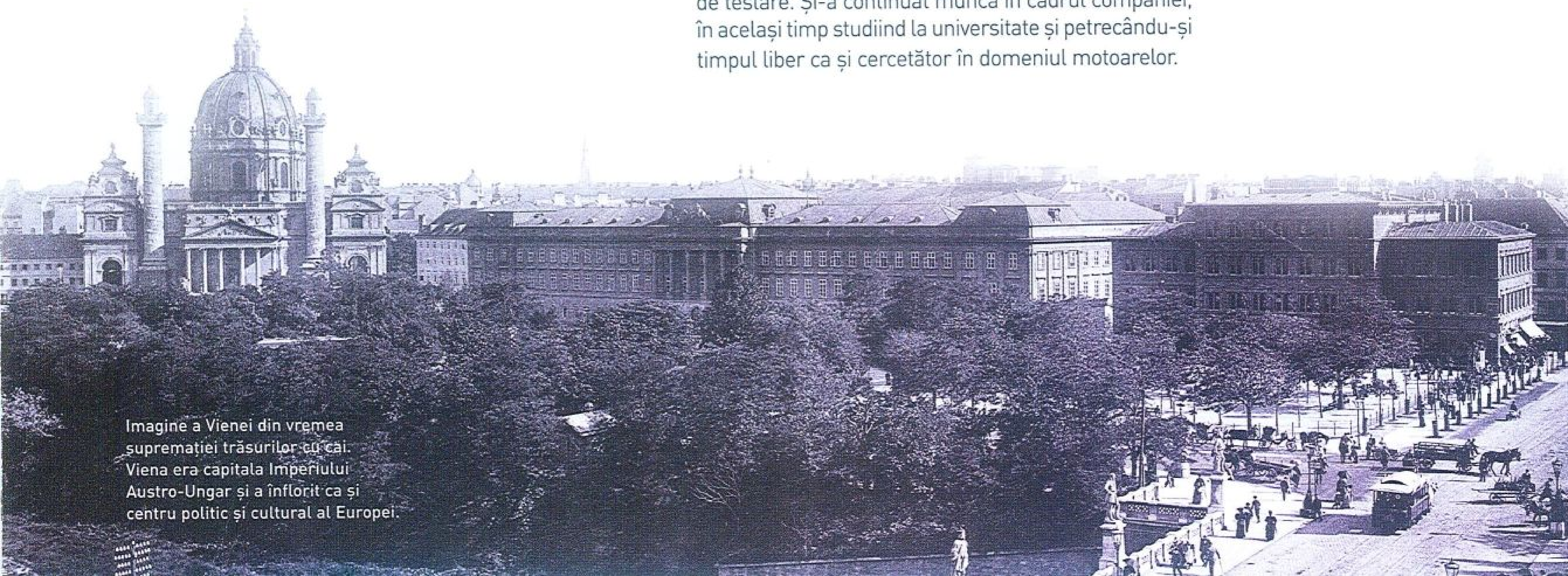
Porsche însuși se născuse în 1875. Inutil să spunem că Porsche a fost surprins de faptul că la momentul nașterii sale deja se foloseau vehicule care se mișcau precum trăsurile, fără a fi trase de cai. Motorul cu care dotase Marcus mașina era prea mic, astfel că vehiculul nu s-a putut mișca. Porsche a simțit atunci că cineva ar trebui să construiască un motor suficient de puternic pentru a putea pune în mișcare mașina. Începând din acel moment, va vizita muzeul cu regularitate, preocupându-se în același timp de cercetarea perspectivei producerii unui motor cu o putere echivalentă cu cea a unui cal de tracțiune.

În acea perioadă, Porsche a venit cu numeroase idei pe care compania la care era angajat avea să le folosească pentru a facilita exploatarea echipamentelor fabricii.

Talentul său a primit recunoașterea meritată în momentul în care lui Porsche i s-a oferit funcția importantă de șef al departamentului experimental și de testare. Și-a continuat munca în cadrul companiei, în același timp studiind la universitate și petrecându-și timpul liber ca și cercetător în domeniul motoarelor.



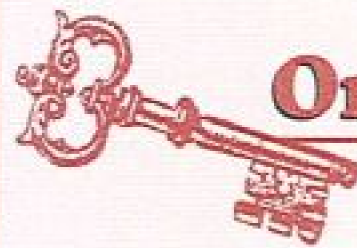
▲ Tânărul Porsche în jurul anului 1900, pe când lucra pentru Jakob Lohner & Co. Porsche nu avea practic nicio educație formală, dar talentul și pasiunea pentru mașini îi vor aduce recunoașterea celor din jur.



Imagine a Vienei din vremea supremației trăsurilor cu cai. Viena era capitala Imperiului Austro-Ungar și a înflorit ca și centru politic și cultural al Europei.



Universitatea Tehnologică de la Viena se spune că a fost înființată pentru a diminua regresul tehnologic austriac devenit evident după înfrângerea Austriei de către Napoleon. Este amplasată în centrul Vienei, lângă Opera de Stat.

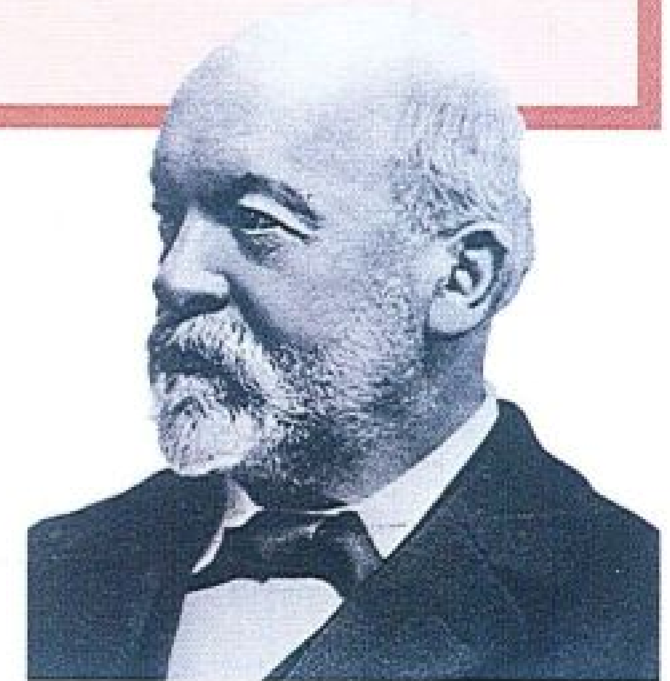


Omul-cheie

GOTTLIEB DAIMLER

Primul automobil din lume a fost patentat de Karl Benz la 29 ianuarie 1886. Printr-o coincidență, un alt bărbat reușea să realizeze la rândul său un automobil în aproximativ același timp, la două sute de kilometri distanță. Numele său era Gottlieb Daimler.

Daimler s-a născut în orașul Schorndorf din sudul Germaniei, în 1834. Asemenea majorității tehnicienilor, Daimler era captivat de mașinării. Își petrecea tot timpul concepând mașini în fabrica lui Nikolaus August Otto, celebru pentru inventarea motorului cu ardere internă. Daimler și-a înființat propriul laborator de cercetare în 1885, creând prototipul motorului pe benzină folosit până astăzi. L-a incorporat mașinilor cu patru roți, dar cum brevetul pentru mașinile cu trei roți fusese deja înregistrat de Benz, Daimler a ratat de puțin șansa de a fi cunoscut ca părintele automobilului. S-a stins din viață în 1900. Cu toate acestea, compania Daimler Motoren Gesselschaft pe care a fondat-o în 1890 a folosit cu mare succes motorul inventat de Daimler, repurtând numeroase victorii în dezvoltarea automobilelor. Daimler a creat o sucursală a companiei în Austria numită Austro-Daimler în 1899. Fiul său, Paul Daimler, va prelua controlul asupra companiei. Se poate afirma despre Porsche că este succesorul lui Daimler. Daimler nu l-a cunoscut niciodată pe Porsche, dar Mercedes-ul va sintetiza în mod magistral tehnologiile lui Daimler și ale lui Porsche și va aduce prosperitatea companiei înființate de Daimler.



Gottlieb Daimler (1834-1900). Daimler este cunoscut pentru obținerea aplicabilității practice a automobilului. Compania Benz l-a depășit pe Daimler în cursa pentru înregistrarea brevetelor, dar cele două companii vor fuziona ulterior.

Grand Prix-ul Expoziției Mondiale de la Paris

Într-o zi, compania Béla Egger, la care Porsche era angajat încă de la vârsta de 18 ani, a primit o solicitare de a repara un automobil electric. Porsche a avut astfel ocazia să intre pentru prima oară în contact cu automobilele electrice. În timp ce efectua reparația, și-a dorit să devină el însuși producător de astfel de mașini. Poate pentru că a recunoscut talentul lui Porsche și determinarea sa în ce privește mașinile, președintele companiei Jakob Lohner & Co l-a recrutat pe Porsche în 1898, pe când acesta avea douăzeci și trei de ani, invitându-l să se alăture organizației.

În această perioadă, automobilele cunoșteau o dezvoltare extrem de rapidă în Europa, devenind o alternativă viabilă la trăsurile cu cai. Jakob Lohner & Co, un producător de marcă de astfel de trăsuri, simțindu-se amenințat de evoluția înregistrată, și-a înființat propria divizie de automobile în 1896. Compania a început să producă o mașină propulsată de un motor electric. La acea vreme, Benz și Daimler dezvoltau motoare pe benzină, dar zgomotul și gazele de eșapament produse de aceste vehicule erau aproape insuportabile. Mașinile electrice nu aveau niciunul din aceste neajunsuri, astfel că au devenit populare printre nobilii vienezi preocupați de imaginea pe care o afișau când ieșeau în oraș.

După ce s-a mutat la Jakob Lohner, Porsche a devenit ajutor de proiectant și a început să studieze cu seriozitate construcția de automobile. Compania Columbia Electric Car reușise deja să producă în Statele Unite cinci sute de mașini electrice, care însă prezentau numeroase deficiențe. Porsche a folosit metoda aproximărilor succesive pentru a elimina neajunsurile mașinii sale. A introdus tracțiunea pe roțile din față, într-o epocă dominată de mașini cu tracțiunea pe spate, reușind să îmbunătățească viteza mașinilor electrice. În decurs de numai două luni, a conceput un vehicul denumit Lohner-Porsche, care a fost mai apoi expus la Expoziția Mondială de la Paris în 1900, câștigând marele premiu. Pe acest autovehicul se puteau monta motoare pe toate cele patru roți; prin urmare, poate fi considerat primul autovehicul cu tracțiune integrală din lume. Porsche avea pe atunci numai douăzeci și cinci de ani.

Porsche însuși a condus vehiculul expus la Expoziția Mondială, de la Viena la Paris. Viteza medie înregistrată a fost de 14,5 kilometri pe oră. Este adevărat că nici nu se compară cu vitezele amețitoare ale automobilelor de astăzi, dar la acea vreme era impresionant ca o mașină să mențină viteza respectivă pe o distanță atât de mare fără să se strice. Ulterior Expoziției Mondiale de la Paris, Porsche a repurtat o victorie spectaculoasă la cursa de viteză pe circuitul montan de la Semmering. Viteza sa medie în acea cursă a fost de patruzeci de kilometri pe oră. A finalizat cursa în aproape o zecime din timpul care le-a fost necesar tuturor câștigătorilor care l-au precedat.

Turnurile Gloriette (coridorul cu coloane din centru) din fața Palatului Schönbrunn al Casei Habsburgilor. Construcția acestora a fost comandată de Maria Tereza pentru a comemora victoria în războiul cu Prusia.



Mașina inventată de Siegfried Marcus în 1864 este cel mai vechi automobil cu ardere internă existent.



Un spirit iscoditor neobosit



▲ Porsche în uniforma militară pe care a folosit-o în slujba Arhiducelui Franz Ferdinand.

Căsătoria cu Aloisia

PORSCHE ERA COMPLET ABSORBIT de construcția de mașini la momentul în care și-a expus o creație proprie la Expoziția Mondială de la Paris și când s-a înscris la cursa de la Semmering. În fiecare zi studia planurile și se mânjea cu ulei în timp ce meșterea la motoare. În tot ceea ce făcea, beneficia de sprijinul unei femei. Aceasta era Aloisia, cea care l-a întâmpinat pe Porsche la Viena cu bunătate și l-a introdus în lumea automobilelor. Întotdeauna s-a îngrijit de Porsche și l-a încurajat cu chipul său senin. Porsche simțea că este imposibil ca un băiat de la țară ca el să aibă o relație cu o femeie frumoasă precum Aloisia, cu toate că se simțea cu fiecare zi mai îndrăgostit de aceasta. Într-o bună zi, și-a adunat tot curajul și a cerut-o în căsătorie. Cu ochii invadați de lacrimi, Aloisia a mărturisit că aștepta acest moment dintotdeauna.

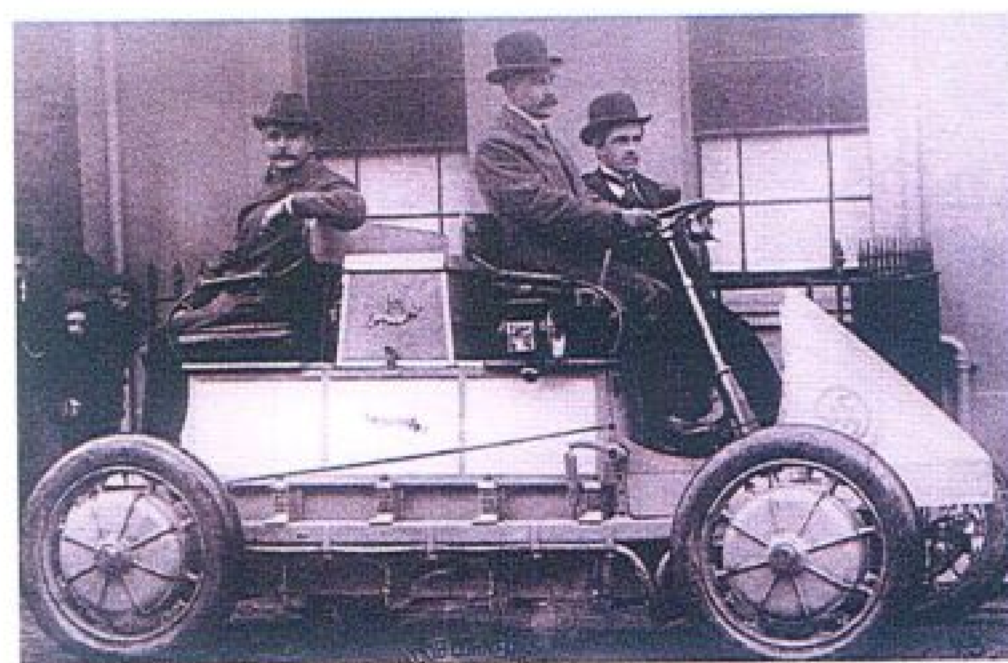
După câștigarea circuitului de la Semmering, Porsche s-a întors acasă în mașina sa Lohner-Porsche, având-o în dreapta sa pe Aloisia. S-au căsătorit când el avea vârsta de douăzeci și opt de ani. Cei doi și-au petrecut luna de miere pe înălțimile sudului Austriei, călătorind și de această dată în automobilul electric conceput de Porsche.

Sugerarea unui model hibrid

Modelul Lohner-Porsche l-a făcut celebru pe Porsche datorită recunoașterii venite din toate colțurile lumii, dar acesta nu era încă satisfăcut. Mașina electrică era încă plină de deficiențe. Pentru a crește numărul cailor-putere era necesară instalarea unei baterii mai mari, iar dacă bateria se termina, reîncărcarea acesteia dura foarte mult. Porsche a decis să soluționeze această problemă începând să lucreze la o mașină care să incorporeze avantajele atât ale unui motor electric, cât și pe ale celui cu ardere internă. În 1902, la doi ani de la Expoziția Mondială de la Paris, Porsche, în vârstă de douăzeci și șapte de ani, a finalizat concepția unei mașini care dispunea de un propulsor conectat la un dinam care asigura energia necesară motoarelor electrice integrate. Acest tip de mașină este cunoscut drept „hibrid". Porsche și-a denumit modelul Lohner-Porsche Mixte.

În același an, Porsche s-a înscris cu modelul Mixte în Raliul Exelberg și a câștigat categoria 1000 kilograme. În acea toamnă, Porsche a primit ordinul de recrutare în armata austriacă.

Porsche a acceptat cu bucurie avizul de recrutare. Avea să șofeze peste tot în Mixte-ul său, având-l pe



▲ Modelul Lohner-Porsche din 1900.

1900	Lohner-Porsche
1902	Lohner-Porsche Mixte
1921	Sascha
1927-1928	Mercedes-Benz Seria S
1932	Volksauto
1933	NSU Porsche Type 32
1936	Prototipul Volkswagen 3
1938	Tractorul „model 110"
1939	Daimler-Benz T80
1940	Type 82 Kübelwagen Schwimmwagen
1942	Panzer Ferdinand
1944	Panzer Maus



CĂLĂTORII ÎN TIMP

DEZVOLTAREA AUTOMOBILELOR LUI PORSCHE

Dezvoltarea automobilelor lui Porsche poate fi urmărită de la începuturile secolului XX. Prima expunere publică a unei mașini concepute chiar de el a avut loc la Expoziția Mondială de la Paris, cu modelul Lohner-Porsche. Această mașină revoluționară cu tracțiune pe față a reprezentat un debut spectaculos, câștigând marele premiu decernat în timpul Expoziției. Hibridul Mixte, care a îmbunătățit viteza Lohner-Porsche-ului, a fost foarte bine primit de Arhiducele Austriei.

După producerea Mixte-ului, Porsche s-a transferat de la sediul central al companiei Daimler la subsidiara Austro-Daimler. Aici a conceput motoare de avioane și a propus folosirea unui astfel de motor și la automobile. Porsche a contribuit de asemenea la crearea liniei de modele a companiei Mercedes. Performanțele dovedite de mașinile sale la cursele din întreaga lume au marcat începutul celor mai buni ani ai lui Porsche ca și designer de mașini. Ulterior, Porsche se va concentra pe atingerea obiectivului său de a face mașinile compacte accesibile maselor.

Porsche și-a înființat propria companie de proiectare în 1931. În 1933 Porsche construiește pentru Auto Union mașinile de cursă, care, alături de cele de la Mercedes, vor fi numite „Săgeți argintii" („Silberpfeile"), echipate cu faimosul motor în 16 cilindri amplasat central, construcție ce avea sa devină o referință pentru timpul său și va sta la baza monoposturilor de Formula 1. Începând cu același an, Porsche a lucrat pentru a transforma conceptul Volkswagen într-o mașină reală. Cu toate acestea, izbucnirea războiului a făcut ca facilitățile de producție în masă pentru Volkswagen să fie deturnate spre producția de mașini de război. Însă Porsche nu s-a limitat la a îndeplini orbește ordinele guvernului. În 1938, gândindu-se la agricultorii localității sale natale, Porsche a conceput un nou model de tractor. Acest proiect era pentru Porsche al treilea ca importanță, după producerea de mașini mai rapide și popularizarea mașinilor în rândul maselor.

Porsche a ieșit din război epuizat, atât fizic cât și mintal. I-a încredințat totul fiului său, care moștenise talentul tatălui. Succesul Volkswagen-ului a marcat căderea cortinei asupra istoriei de cincizeci de ani în dezvoltarea de automobile de către Porsche. Inovațiile tehnologice pe care le-a adus dăinuie și astăzi în compania Porsche, continuând să fie extinse și îmbunătățite.

Arhiducele Franz Ferdinand ca pasager, fiind recompensat pentru serviciul său cu laude. Însuși faptul că un băiat dintr-o regiune rurală îndepărtată este elogiat de către Arhiducele Austriei era în sine o onoare ieșită din comun. Porsche era deosebit de mulțumit de realizările sale de până atunci.

În căutarea fondurilor necesare pentru cercetare - dezvoltare

Odată cu intrarea Europei în secolul XX, capitalismul prevala pe întregul continent, iar evoluțiile concomitente aduse de tehnologia industrială au condus Europa în epoca imperialistă. America, Japonia, Anglia, Franța, Rusia și multe alte țări își înființau colonii și se luptau pentru noi teritorii. Porsche era cel mai puțin interesat de aceste afaceri de stat; nu dorea decât să se concentreze pe crearea de mașini de înaltă performanță. Succesul lui Porsche a fost recunoscut în 1905, când a primit Premiul Poetting, cea mai înaltă distincție acordată celor mai buni ingineri ai Austriei. Încurajat de aceasta, Porsche și-a focalizat energia pe dezvoltare din ce în ce mai mult.

Totuși, talentul, tehnica și cunoștințele lui Porsche au devenit în curând o povară pentru compania sa. Motivul îl reprezenta cercetarea constantă a celor mai mici defecte ale mașinilor sale, pe care căuta permanent să le elimine. Acest fapt a generat cheltuieli exorbitante cu cercetarea și dezvoltarea, iar dacă acestea nu erau încorporate corespunzător, nu ar fi durat mult și compania devenea neprofitabilă. Ca urmare, lui Porsche i s-a restricționat accesul la fonduri pentru cercetare și dezvoltare. A început să creadă că, dacă ar face parte dintr-o companie mare, va avea libertatea să folosească banii pentru cercetare și dezvoltare după bunul plac.

Compania Austro-Daimler era finanțată de industriașul austriac Emil Jellinek. Acesta avea două fiice, Mercedes și Maya. Jellinek și-a botezat noul model de automobil al fabricii germane a companiei Daimler după cea mai mică fiică, Mercedes și al doilea model – produs la fabrica austriacă, după fiica mai mare, Maya. Mai târziu, linia de automobile Mercedes va deveni faimoasă, purtând același nume chiar și în ziua de azi, pe când Maya nu s-a bucurat niciodată de o asemenea recunoaștere. Porsche și-a devotat energia debordantă pentru retehnologizarea Mayei. În 1909, la patru ani după intrarea în companie, Porsche a finalizat noua versiune a Mayei, dotată cu un nou motor de treizeci și doi de cai putere. Acest automobil putea chiar să urce pante abrupte. Nu numai că a devenit port-drapelul companiei Austro-Daimler, ci a fost chiar folosit ca vehicul oficial al caselor regale din Austria și Bulgaria. Regina Bulgariei era atât de impresionată de performanțele noului model Maya încât a mers până într-acolo încât să îi ofere lui Porsche o medalie.



▲ Participanții la prima cursă de automobile a lumii, organizată la 22 iulie 1894. Cursa de 129 de kilometri a fost câștigată de un francez pe nume Peugeot.



▶ Arhiducele austriac Franz Ferdinand (1864-1914). Asasinarea sa de mai târziu a furnizat pretextul pentru izbucnirea Primului Război Mondial. La momentul incidentului, conducea o mașină de lux, un Gräf & Stift Rois De Blougne.

La Expoziția Mondială de la Paris din 1900 au fost expuse elemente precum Turnul Eiffel sau becul cu filament incandescent al lui Edison; astfel de tehnologii au fost precursoarele minunilor secolului XX.

Cursele și mașinile deosebit de performante

Porsche: generația următoare

PORSCHE AVEA CONVINGEREA că dezvoltarea unui automobil care va putea câștiga cursele dificile constituia fundamentul pentru crearea mașinilor de înaltă performanță. După finalizarea noii versiuni a modelului Maya, a început să lucreze serios la realizarea unei mașini de curse dotate cu motorul hibridului Mixte. Porsche a participat cu trei mașini la cursa „Prințul Heinrich", cea mai mare cursă de mașini din Europa. Din nefericire, Porsche nu a câștigat, dar Mixte-ul i-a adus locul secund. Se spune că persoanele din conducerea Austro-Daimler nu își mai încăpeau în piele de bucurie.

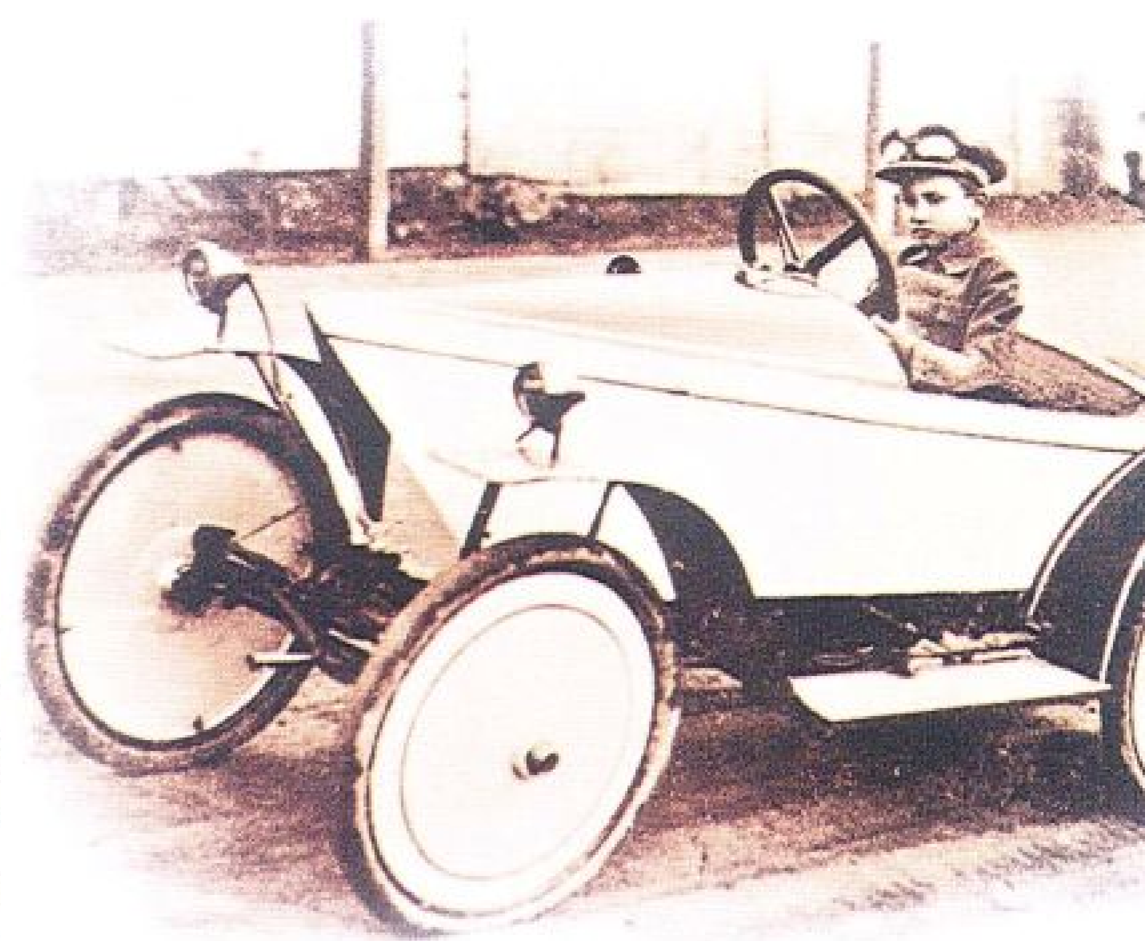
Porsche a fost încântat de câștigarea unui premiu cu mașina sa, dar nu a participat la petrecerea de după cursă. Dezamăgirea pierderii premiului cel mare l-a făcut să se întoarcă pur și simplu în camera sa și, reflectând la motivele eșecului, a continuat să lucreze la schițele viitoarei sale mașini. Porsche a dat într-adevăr dovadă de cea mai pură etică a muncii.

Porsche a câștigat pentru a doua oară circuitul de la Semmering în luna septembrie a aceluiași an și, pe când revenea acasă fericit, avea să primească o veste minunată. Tocmai se născuse fiul care avea să îi calce pe urme, Ferdinand Porsche Jr. (poreclit „Ferry"). Ferry a fost al doilea copil al lui Porsche, după Luise, și va duce mai departe munca tatălui său, transformând marca Porsche într-o adevărată instituție.

Motorul ideal

Porsche continua să își reamintească de cursa „Prințul Heinrich" cu regret. A început să lucreze la retehnologizarea motorului mașinii sale, astfel încât data viitoare să poată câștiga. A conceput motorul în patru cilindri, o țeavă de eșapament pentru evacuarea dioxidului de carbon și a proiectat o caroserie ce i-a dat mașinii o formă aerodinamică. Eforturile sale nu vor fi în van: la următoarea cursă „Prințul Heinrich", dintre cele două sute de mașini înscrise, primele trei locuri au fost ocupate de mașinile lui Porsche. Dintre cele douăsprezece premii puse la bătaie, automobilele lui Porsche au câștigat nouă. În lumea curselor, Porsche devenise de neînvins.

La acea vreme, Porsche dezvoltase un interes nou în aeronautică, aproape egal cu entuziasmul de care dădea dovadă în ce privește motoarele. În 1903, Frații Wright au realizat în America primul zbor, pentru ca Europa să asiste în 1906 la prima expunere publică a unui avion cu elice. În 1910, Austria încă nu se putea lăuda cu niciun avion, dar în același an, Daimler a început să producă motoare de avion. Porsche a început de asemenea să conceapă independent aeronave. Eforturile lui Porsche și ale altora au făcut ca numai trei ani mai târziu să existe în Austria 102 avioane, ocupând locul șase în lume ca număr de avioane deținute



▲ Mașina dăruită de Porsche fiului său Ferry, cadou de Crăciun în anul 1920. Ferry a fost copleșit de bucurie și în curând a înșfăcat volanul, șofând plin de încântare în fața părinților săi.

▼ Henry Ford (1863-1947), în 1924, privind cu nostalgie la prima sa mașină.

de o țară. Interesul lui Porsche în acest domeniu era de altfel o evoluție firească.

Pentru Porsche, ideea dezvoltării unui motor de automobil ușor dar cu aceeași putere ca a unui cal de tracțiune nu a dispărut niciodată. Motoarele de avion trebuiau să fie atât puternice cât și ușoare. Acesta a considerat așadar că, dacă se poate construi un motor ideal de avion, el poate fi transferat cu succes și la automobile. Porsche a finalizat un motor de avion în 1912. Era vorba despre un motor în patru cilindri răcit cu aer. Mai târziu, produsul său va parcurge un proces de retehnologizare, transformându-se în prototipul de motor pentru Volkswagen, mașina populară a lumii.

Visul unei mașini compacte pentru mase

În iunie 1914, Arhiducele austriac Franz Ferdinand care îl însoțise cândva în Porsche Mixte este asasinat la Sarajevo. Acest incident a constituit elementul catalizator pentru implicarea lui Porsche în marile evenimente ale istoriei. Compania Austro-Daimler la care lucra Porsche deja fuzionase în 1912 cu producătorul de muniție Skoda. Odată cu pretextul furnizat de asasinarea Arhiducelui izbucnește Primul Război Mondial și Porsche se vede implicat în mod inevitabil în conceperea de vehicule de război. Porsche nu avea sentimente de vină sau repulsie față de acest demers; atât timp cât primea suficiente fonduri și recunoaștere pentru meritele sale tehnice, era mulțumit. Porsche era interesat de ceea ce se petrecea în jurul său și va continua să lucreze discret la proiectele sale. În ce privește tehnologia, Porsche era un maniac. A ajuns să fie recunoscut pentru eforturile depuse, fiind numit Director General al Austro-Daimler în 1916. I s-a acordat de asemenea titlul de Doctor Honoris Causa al Universității Tehnice din Viena, la cursurile căreia a asistat. Nu mai este necesar să spunem cât de fericită a fost această perioadă în viața lui Porsche.

În noua funcție de conducere a Austro-Daimler, a contribuit la dezvoltarea vehiculelor cu tracțiune integrală utilizate pentru transportul artileriei. Ulterior, tracțiunea integrală se va implementa pe camioanele din întreaga lume. De asemenea, Porsche a construit un tractor pentru transportarea tunurilor imense care cântăreau cât zece elefanți și nu putuseră fi mutate decât cu trenul. A fost admirat pentru realizările sale chiar și de inamicii Germaniei, iar apoi a trecut la conceperea unui avion de înaltă performanță.

Odată cu sfârșitul Primului Război Mondial, în 1919, Germania și Austria s-au găsit divizate de grupurile etnice locale care doreau dreptul la auto-determinare, dând naștere unei explozii de noi state. Locul de naștere al lui Porsche va deveni parte dintr-un nou stat, Cehoslovacia. Porsche a protestat, pentru că, deși Maffersdorf era căminul său, nu putea să își schimbe naționalitatea ca pe o cămașă. În cele din urmă a acceptat cetățenia cehoslovacă. Au luat naștere noi țări, iar economiile țărilor înfrânte se aflau în postura de a plăti daune de război incomensurabile. Totuși, nu la fel stăteau lucrurile în cazul țărilor victorioase, care prosperau. Indiferent de țară, populația suferea de sărăcie. Porsche, convins că epoca mașinii compacte a sosit, a început să lucreze la dezvoltarea unei mașini mici pentru mase. Cu toate acestea, Austro-Daimler se axa pe producția de mașini de mari dimensiuni de înaltă clasă, rămânând surdă la propunerile lui Porsche. Porsche s-a arătat profund nemulțumit. A intrat de nenumărate ori în conflict cu superiorii săi pe această temă. Compania nu a reacționat bine la comportamentul lui Porsche, dar, având în vedere succesul de care se bucura, i-a permis să creeze micuța Sascha, dotată cu un motor de 1,1 litri. I-au permis de asemenea lui Porsche să înscrie această mașină la cursele auto. Din păcate, mașina lui Porsche s-a stricat în toiul cursei din 1922. Compania l-a învinovățit pe Porsche, aruncând toată responsabilitatea accidentului pe umerii săi. Porsche era deja dezgustat. A primit o ofertă de angajare la compania Daimler Motoren Gesellschaft pe care a acceptat-o. Era pentru a doua oară când Porsche trecea de la o companie la alta.



CLIPE PERSONALE

BEREA PILSNER

Berea Pilsner îi atrage pe toți cei care o văd, bucurându-se de reputația de a avea o aromă delicioasă. Porsche era un mare amator de bere Pilsner.

Procedeul de fabricare a berii Pilsner a fost conceput în 1842. Un berar din München tocmai identificase o nouă tulpină de drojdie. Fiind inventat la o fabrică de bere din Pilsen, din Cehia de astăzi, a văzut cum se sintetizează noua drojdie din hamei și malț. Berea, făcută până atunci cu apă dură, era închisă la culoare, dar berea Pilsner era produsă cu apă de o duritate scăzută, care permitea o colorare mai deschisă. Această nouă culoare se va bucura de un mare succes. Recipientele din sticlă se vor răspândi în întreaga Europă odată cu eliminarea taxei pe sticlă. Începe astfel o nouă eră în care nu numai berea în sine era importantă, ci și prezentarea. Prin efectul de trecere a luminii prin sticla sa translucidă, berea Pilsner auriu-strălucitoare arăta minunat, devenind pe loc preferata Europei Centrale.

Când Porsche a vizitat Rusia în 1932, în fiecare seară i s-au pregătit petreceri grandioase. Porsche le-a spus rușilor despre aversiunea sa față de votcă, astfel că i-au cumpărat începând cu următoarea zi bere Pilsner. Pentru Porsche, berea Pilsner era o binecuvântare oferită de patria sa. Este posibil chiar ca Porsche să fi ciocnit o sticlă de bere Pilsner în cinstea finalizării Volkswagen-ului.



▲ Produsul reprezentativ al berii Pilsner, Pilsner Urquell. Se spune că Republica Cehă înregistrează cel mai mare consum de bere pe cap de locuitor.



◀ Emblema companiei Skoda. Era cel mai mare grup național din Cehoslovacia.



▲ Anexarea de către Germania a regiunii sudete a Cehoslovaciei a implicat crearea unei noi granițe naționale. Soldații germani au amplasat un semn la trei sute de kilometri de la noua graniță în noiembrie 1938.

Depășirea numeroaselor obstacole

Voința unui străin

ÎN 1923, la vârsta de patruzeci și opt de ani, Porsche s-a transferat la sediul central al Daimler Motoren Gesselschaft din Stuttgart, Germania, unde va lucra ca tehnician-șef. Germania nu își revenise din înfrângerea răsunătoare din Primul Război Mondial, iar inflația era galopantă. Poate că tocmai această stare deplorabilă l-a motivat pe Porsche să muncească din greu pentru a crea mașini foarte performante, arătând lumii întregi forța tehnologiei germane. Totuși, Porsche s-a confruntat cu o problemă la care nu se aștepta: discriminarea etnică.

Orașul Stuttgart reprezenta un bastion al conservatorismului, existând o tendință puternică de a respinge străinii. Fiind deosebit de mândri de patria lor – Germania, locuitorii orașului i-au întors spatele cehului Ferdinand Porsche. În acest nou mediu ostil, nici titlul de Doctor Honoris Causa oferit de Universitatea Tehnică din Viena, nici nenumăratele succese anterioare nu mai însemnau nimic. Probabil că a fost supus unei hărțuiri fățișe.

Totuși, indiferent cât de rău mergeau lucrurile, Porsche nu a disperat și nici nu a renunțat. Era convins că le poate câștiga recunoașterea dacă ar fi conceput un automobil suficient de impresionant. Automobilul Mercedes era „imaginea" companiei Daimler. În 1924, Porsche a retehnologizat Mercedes, dotând modelul cu un motor de 2 litri în patru cilindri, înscriind noua mașină în cursa „Targa Forio" din Sicilia. Printre competitori se numărau cele mai bune mașini italiene, printre care și Alfa Romeo și Fiat.Toată lumea se aștepta ca această cursă să fie dominată de Alfa Romeo, dar modelul Daimler condus de Porsche s-a instaurat în frunte după al doilea tur și și-a menținut poziția până la al patrulea și ultimul tur. Astfel, Porsche a reușit să câștige trofeul, spre bucuria nemților, mândri că o mașină germană poate câștiga într-o asemenea manieră.

La revenirea lui Porsche din Italia, a mai primit un titlu de doctor din partea Universității de Tehnologie din Stuttgart, solicitându-i-se să semneze un document care îi va schimba statutul de cetățean de onoare al orașului în cel de cetățean cu drepturi depline. Iată cum a reușit Porsche să își folosească talentul pentru a depăși prejudecățile etnice.



▲ Porsche și un prieten tehnician, spectatori la marele premiu al Circuitului Nürburgring în 1930.

Piața din fața Noului Castel (Neues Schloss) din Stuttgart.

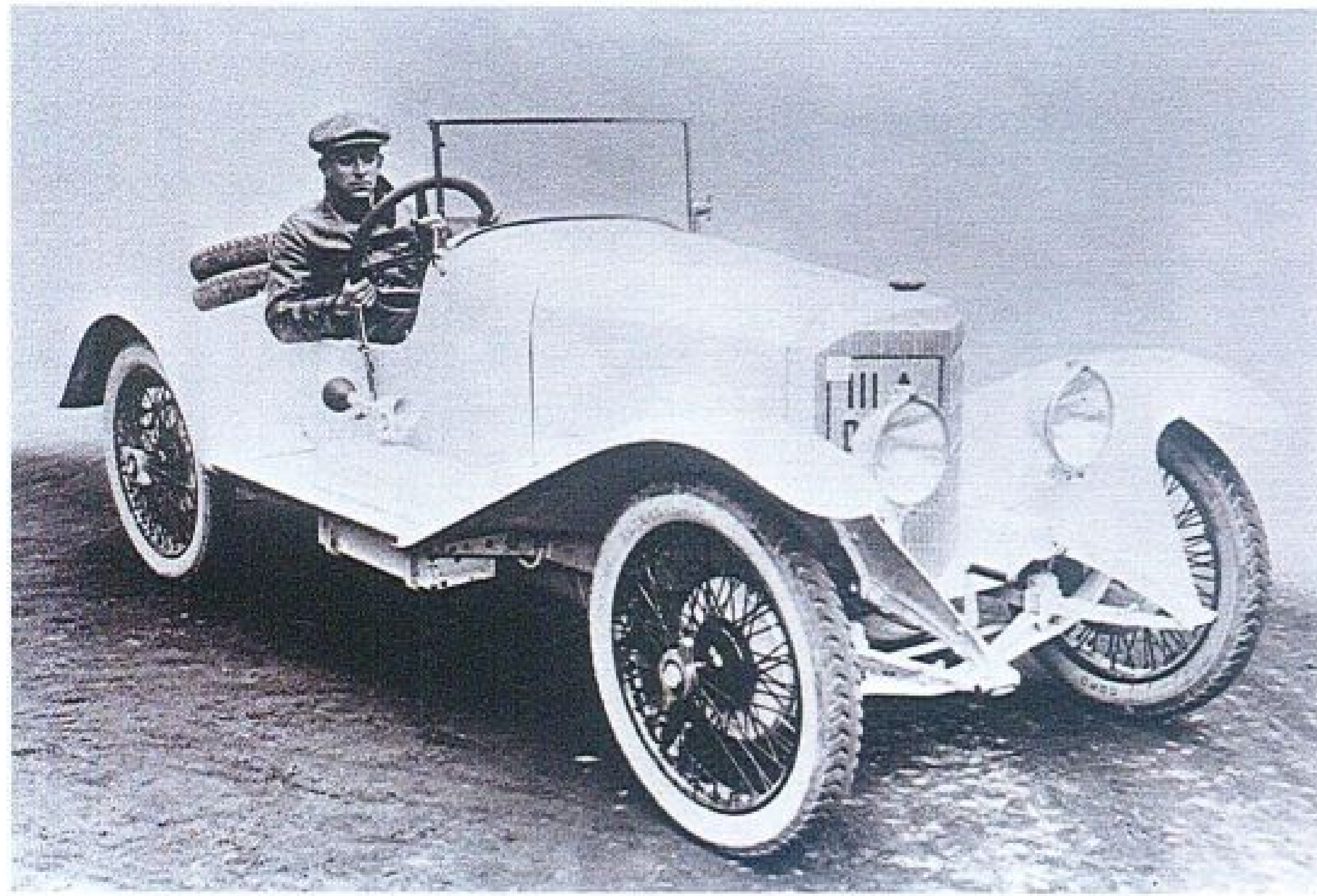
O epocă de aur

Porsche nu s-a culcat pe o ureche după victoria în cursa italiană. A continuat să cerceteze noi tehnologii. La acest moment, Porsche s-a întâlnit pentru prima oară cu cel care va juca un rol important în viața sa de mai târziu. În 1925, la un circuit de curse de la periferia orașului Stuttgart, Porsche, în vârstă de cincizeci de ani, a avut o conversație amicală cu tânărul Adolf Hitler de numai treizeci și șase de ani. Hitler abia începea să își facă simțită prezența în lumea politicii dar, cum lui Porsche nu îi păsa de politică, nici nu a dat prea mare importanță acestei întâlniri. Cei doi nu au mai păstrat legătura până când s-au întâlnit pentru a doua oară, opt ani mai târziu, moment în care Porsche nici măcar nu își mai amintea de prima întrevedere.

Starea financiară a Daimler Motoren Gesselschaft era destul de precară. În 1926 a fuzionat cu Benz, dând naștere concernului Daimler-Benz. Fuziunea a constituit o oportunitate de aur pentru Porsche. Porsche a creat motorul de 2 litri în opt cilindri, cu ajutorul căruia a câștigat pentru Germania primul Mare Premiu. Apoi s-a focalizat pe construcția de mașini sport mari și, începând din 1927, au luat naștere Mercedes S, SS, SSK rezultând așa-numita Serie S.

Dintre toate, SSK va ajunge să cucerească lumea în cursele organizate între 1928-1931. Momentul a marcat începerea unei epoci de aur pentru Porsche.

Pe lângă activitățile menționate anterior, Porsche a continuat să se concentreze pe proiectul său de suflet, de a concepe mașini compacte cu motor de 1000cc. A speculat că în



Adolph Rosenberger, managerul firmei de proiectare a lui Porsche. Fiind evreu, a fugit de opresiunea lui Hitler în Statele Unite. A devenit reprezentantul de peste ocean al brevetelor lui Porsche.



Un Daimler Mercedes „zboară" în Cursa Targa Florio organizată în Insula Sicilia în 1922. Porsche a câștigat categoria 1000cc, conducând o Sascha.

viitor, mașinile cu un consum mai redus de carburant, deci mai ieftin de exploatat, vor fi bine primite de public. Daimler-Benz însă nu a reacționat la sugestiile lui Porsche, fapt care l-a întristat pe acesta. Etica sa de lucru și spiritul său boem au avut de asemenea de suferit. Limba ascuțită a lui Porsche va da naștere multor conflicte cu managementul companiei pe marginea refuzului acestora din urmă de a recunoaște meritele ideilor sale. În cele din urmă au fost produse treizeci de astfel de mașini compacte, care nu au ieșit însă niciodată de pe poarta fabricii. Pentru a-l împiedica pe Porsche să acționeze în direcția dorită, compania l-a transferat pe un post de consultanță. În anul 1928, Porsche, în vârstă de cincizeci și trei de ani, își părăsește pentru a treia oară angajatorul.

Înființarea propriei companii

Înainte să își întemeieze propria firmă, Porsche se va angaja la Steyr, care încercau de mult timp să îl aducă în echipă. La Daimler-Benz, Porsche a conceput mașini sport mari, mașini compacte de 1000cc, motoare diesel și nu numai, lăsând în urmă nenumărate succese. Nici la Steyr nu a fost mai puțin activ. Aici a construit mașini frumoase capabile să găzduiască până la cinci pasageri, fapt care i-ar fi fost imposibil la Daimler-Benz. S-au înscris la Salonul Automobilistic de la Paris din 1928 și au devenit subiectul zilei, apărând pe prima pagină a ziarelor. Totuși, Steyr a dat faliment, fiind absorbită de aceeași companie Austro-Daimler pe care Porsche o părăsise anterior. Porsche s-a văzut încă o dată nevoit să amâne concretizarea visului său de a crea o mașină compactă pentru mase.

Apoi, Porsche s-a repus pe neașteptate în mișcare, dându-și seama că dacă dorește să creeze mașinile pe care și le dorește, este necesar să întemeieze propria companie. În 1930, Porsche înființează firma Dr. Ing. h.c. F. Porsche GmbH, Konstruktionen und Beratungen für Motoren und Fahrzeugbau. Porsche a dotat compania cu personal talentat, inclusiv pe talentatul tehnician Karl Rabe, pe care Porsche îl descoperise la Austro-Daimler, pe specialistul în management Adolph Rosenberger, precum și pe fiul său, Ferry, în vârstă de douăzeci de ani.



Biblioteca de amintiri

GARAJUL CASEI DIN STUTTGART

În 1934, lui Porsche i se comandă de către guvernul german să construiască un prototip pentru o mașină populară, dar compania de proiectare a lui Porsche nu dispunea și de uzinele de producție necesare pentru un asemenea proiect. Dacă ar fi avut fondurile necesare, putea externaliza producția către un concern, dar guvernul nu îi asigurase decât banii pentru partea de concepție. Angajații firmei nu au avut altă opțiune decât să construiască ei înșiși mașina. Casa din Stuttgart a lui Porsche avea o curte mare și un garaj, unde avea să fie asamblat prototipul. Deoarece făcuse același lucru și cu altă ocazie, dispunea deja de toate uneltele necesare. Cum însă toți cei doisprezece membri ai echipei trebuiau să se înghesuie în micuțul garaj în același timp, nu era chiar mediul ideal de producție a unei mașini.



Prototipurile lui Volkswagen 3 (dreapta) și Volkswagen 30 (stânga), fabricate în garajul lui Porsche, sunt aliniate în fața casei sale din Stuttgart.

O reîntâlnire predestinată


▲ Hitler urmărește cu real interes dezvelirea Kübelwagen-ului de către Porsche.

Conducerea companiei face față necazurilor

ÎN STUTTGART, Germania, existau numeroși producători de automobile și de piese de schimb. Acesta este motivul pentru care Porsche și-a întemeiat aici firma de proiectare, dar afacerea sa nu a mers bine de la bun început. Ca tehnician, Porsche s-a gândit întotdeauna ce urmează să creeze, dar pur și simplu nu dispunea de suficienți bani pentru a-și pune în aplicare planurile grandioase. De asemenea, a înțeles că nu va reuși să dezvolte mașina compactă pentru mase dacă nu găsește pe cineva care să i-o și construiască. El însuși nu putea să o producă așa cum și-ar fi dorit, nici să își plătească așa cum se cuvine talentații angajați.

Primele realizări notabile în cadrul noii sale companii le-au constituit realizarea planurilor și dezvoltarea unei mașini medii de 2000cc pentru o altă companie. Porsche obișnuia să le adauge mașinilor produse un număr, dar, pentru a își determina clientul să creadă că firma sa era asaltată de cereri, nu i-a dat primei sale mașini numele „Porsche 1" ci „Porsche 7". Tactica pare să fi dat roade, întrucât biroul său a început să fie frecventat de numeroși potențiali clienți. O companie de motociclete din Nurnberg i-a solicitat să creeze o mașină mică, ieftină și robustă, Volksauto. Deși i-a îndeplinit dorința, Porsche avea îndoielile sale cu privire la aceasta, supunând-o la nenumărate teste. Înainte ca mașina să fie lansată pe piață, compania-client s-a retras din afacerea cu Porsche.

Talentul și succesele lui Porsche nu erau prețuite numai în statele Europei Occidentale. În 1932 a primit invitația de a vizita Rusia. Aici a fost întâmpinat grandios și i s-a oferit cazare și toate fondurile de care ar fi avut nevoie pentru a lucra de partea lor, ca tehnician. Porsche, confruntându-se cu probleme la propria companie, a fost emoționat de oferta rușilor, dar în cele din urmă a refuzat-o și s-a întors în Germania. Nu se știe dacă în anii care au urmat, Porsche a mai simțit că a făcut într-adevăr ceea ce trebuie.

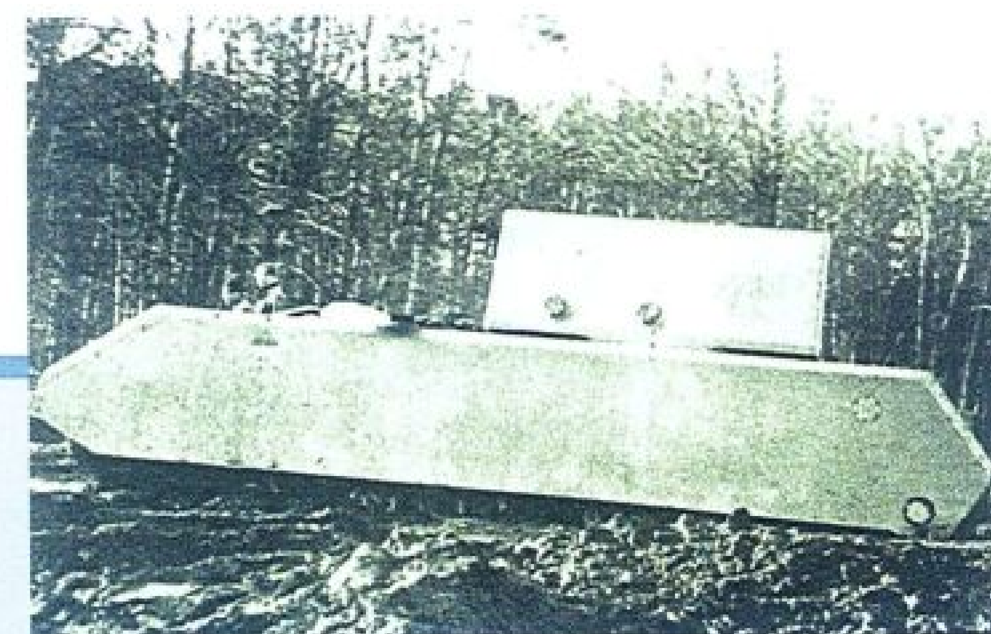
Pactul cu dictatorul

Adolf Hitler a devenit cancelarul Germaniei în 1933. Hitler a participat la un salon automobilistic organizat la Berlin în același an, și a promis că, de dragul dezvoltării industriei auto germane, va elimina impozitele pe mașini care împovărau populația și va construi autostrăzi. Pe măsură ce asculta discursul, pulsul lui Porsche a început să o ia la goană, simțind că a sosit vremea automobilului.

La scurt timp, Porsche a fost poftit la reședința Füherer-ului, unde a avut o întrevedere cu Hitler. Așa cum am menționat anterior, cei doi s-au mai întâlnit și cu altă ocazie, dar dacă Hitler își amintea în cel mai mic detaliu evenimentul, nu același lucru se poate spune despre Porsche. Porsche nu-și putea crede urechilor, când a auzit ce avea Hitler de spus.

Hitler i-a spus lui Porsche că dorește să creeze o mașină compactă, ieftină și rezistentă pentru poporul german: Volkswagen-ul.

▼ Tancul Maus realizat de Porsche





Versiune diferită

ARMELE LUI PORSCHE

Tocmai când visul său de a crea o mașină compactă pentru mase era pe punctul de a se realiza, lumea avea să cunoască cea mai mare tragedie din istoria umanității. Punctul central al industriei constructoare s-a mutat de la introducerea mașinii populare pe piață la producția de vehicule pentru câmpul de luptă.

Al Doilea Război Mondial l-a surprins pe Porsche admirând structura ușoară și manevrabilitatea Volkswagen-ului, pe care a încercat să-l modifice astfel încât să fie folosit în toată țara. Totuși, o cursă de probă implica solicitarea permisiunii din partea autorităților militare. Armata s-a arătat impresionată de noul vehicul creat de Porsche și l-a denumit Kübelwagen, care avea să fie folosit ca vehicul militar. Porsche îl dotase cu un motor răcit cu aer, astfel că a putut fi folosit în bune condiții atât în gerul Rusiei cât și în deșertul torid. Kübelwagen-ul a fost urmat de Schwimmwagen-ul ambifiu. În total au fost produse 70.000 de astfel de vehicule.

Porsche era de asemenea membru al comitetului german pentru mașini de război. A luat parte la conceperea tancurilor Panzer și Tiger, dezvoltând și un model propriu hibrid de Panzer. Din cauza insuficienței materialelor, instalația de cupru necesară pentru motoare nu a putut fi realizată, iar Tiger-ul a fost abandonat. Cele 90 de prototipuri produse au fost transformate în tancuri Panzer Ferdinand. Fără a învăța din acest eșec, Porsche a finalizat în continuare Panzer Maus-ul, cu o masă de 188 de tone. Hitler a fost încântat de acesta, dar nu a apucat să tragă nici măcar un singur glonț în luptă, fiind detonat de armata rusă.

Germania se va vedea înfrântă în război, dar înainte de prăbușire, Germania va transforma Europa într-o ruină în raidurile de bombardament aerian și în atacurile-fulger cu tancurile. Porsche nu se pricepea să evalueze mersul lucrurilor în lume și nu s-a gândit nicio secundă că produsele sale sunt folosite în scopuri criminale. Totuși, Porsche a reușit nu numai să își facă un nume în istoria automobilelor, ci și să își câștige un loc în istoria războiului.



Hitler avea o motivație politică pentru realizarea acestei mașini, dar Porsche nu a surprins acest aspect. Condițiile dezvoltării proiectului Volkswagen erau stricte: în fiecare lună va primi fonduri pentru dezvoltare în valoare de 20.000 de mărci, timp de zece luni. Porsche a văzut în acest proiect șansa de a își realiza visul de o viață și a acceptat.

La 17 ianuarie 1934, Porsche anunță conceptul Volkswagen-ului. În același timp, Porsche semnează un contract cu Federația Imperială a Industriei Automobilistice (Reichsverband der Automobilindustrie, sau RDA). Planul său implica o mașină cu un motor de 1250cc care consuma 8 litri de benzină la suta de kilometri, atingea viteza maximă de o sută de kilometri la oră și putea găzdui pe lângă șofer, soția și copiii acestuia. Porsche a ales să reducă din costuri pe măsură ce își îndeplinea visul de a crea mașina pentru mase. Și-a transformat propriul garaj din Stuttgart în fabrică, iar cei doisprezece angajați au început să lucreze la proiect.

Ulterior, a fost gata vehiculul - prototip Volkswagen 3. În toamna anului 1936 s-a finalizat o cursă de probă de 50.000 de kilometri.

Crearea Volkswagen-ului

În 1935, pe când lucra la dezvoltarea Volkswagen-ului, Porsche a obținut cetățenia germană. Acest fapt s-a datorat voinței lui Hitler, care știa că Porsche fusese cetățean cehoslovac. În 1936, Porsche pleacă în America. Aici vizitează fabricile Ford, General Motors și Chrysler din Detroit. La uzinele Ford a beneficiat de un tur oferit de entuziastul Henry Ford, fondatorul companiei și această experiență l-a mișcat profund pe Porsche. Mai târziu, în același an, au fost produse 30 de unități de Volkswagen 30, în cooperare cu Daimler-Benz. Porsche ducea o viață plină de împliniri.

Compania care avea să producă Volkswagen-ul a început să lucreze în 1937. Existau planuri de construcție a unei uzine în sălbăticie, în afara orașului Hanovra din nordul Germaniei. În 1938, Porsche finalizează modelul Volkswagen 38, care avea să fie ultimul prototip înaintea începerii producției în masă. Hitler, mulțumit, i-a acordat lui Porsche premiul național și un profesorat onorific, conferindu-i lui Porsche un statut special în societate.

Totuși, lumea începea să arate din ce în ce mai sumbră. Al Doilea Război Mondial a izbucnit odată cu invadarea Poloniei de către Hitler. Fabrica de producție a Volkswagen-ului a fost închisă, iar lui Porsche i s-a ordonat să renunțe la Volkswagen-uri și să treacă la vehiculul militar Kübelwagen. Deși începuse războiul și Volkswagen-urile nu se mai produceau, Porsche a continuat să conceapă automobile pe ascuns. Pe lângă Kübelwagen, Porsche a contribuit la dezvoltarea vehiculelor de pe câmpul de luptă, precum Panzerele de mari dimensiuni Maus și Ferdinand. Porsche însuși nu a avut nimic de-a face cu războiul în sine. Nu a vrut decât să producă vehicule. Cu toate acestea, faptul că a construit vehicule pentru naziști avea să îi aducă o soartă neașteptată.



▲ Imagine din Muzeul Henry Ford din Detroit.

▼ Hitler a schimbat numele Volkswagen-ului în KdF („Kraft durch Freud" sau „Putere prin bucurie"). A încercat în continuare să facă mașina sa mai bine primită de către mase.



Moștenirea talentului și a pasiunii



▲ Porsche, jucându-se cu nepotul său. În aceste momente, chiar și industriașul Porsche afișa o mimică gentilă.

Sfârşitul războiului şi arestarea lui Porsche

În 1945, Japonia și Germania s-au predat, marcând sfârșitul celui de-al Doilea Război Mondial. Porsche, care lucrase pentru Hitler, a fost bănuit de colaborare cu naziștii și supus unui interogatoriu dur de către țările victorioase, America și Franța. Planurile vehiculelor au fost confiscate, iar fabrica i-a fost preluată de câștigătorii războiului. În timpul interogatoriului susținut de britanici și de americani, a fost dovedit faptul că nu a fost membru al Partidului Nazist și că nu a purtat niciodată uniforma nazistă, iar suspiciunile s-au evaporat. Totuși, metodele francezilor au fost un pic mai dure, iar Porsche a fost arestat de agenții francezi.

Există o teorie conform căreia producătorul francez de mașini Peugeot, care a participat la producția Volkswagen-urilor pe când Franța era ocupată de naziști, se temea că va fi condamnat pentru colaborarea cu inamicul și l-a acuzat pe nedrept pe Porsche că l-ar fi obligat să coopereze cu nemții. Adevărul nu se cunoaște cu certitudine, dar septuagenarul Porsche a fost întemnițat într-o celulă friguroasă din Dijon, în sudul Franței, în 1946. La ce ar fi putut să se gândească Porsche pe când era închis în celula neîncălzită? Nu avusese nicio legătură directă cu războiul. Nu a făcut decât să construiască vehicule și iată-l totuși după gratii.

Compania lui Porsche a mers înainte și în lipsa sa. S-a extins cu o fabrică temporară în Austria, iar fiul lui Porsche, Ferry, abia trăia de pe o zi pe alta, câștigându-și veniturile reparând Kübelwagen-uri. Guvernul francez i-a cerut un milion de franci pentru eliberarea lui Porsche din închisoare, dar lui Ferry i-a fost imposibil să plătească suma exorbitantă. La acea vreme, o companie financiară italiană i-a solicitat lui Ferry să lucreze la dezvoltarea unui nou vehicul. Ferry a luat banii primiți pentru acest proiect și a achitat cauțiunea tatălui. În august 1947, Porsche a reușit în sfârșit să revină în sânul familiei.

O zi de naştere emoţionantă

Porsche s-a întors la compania sa de proiectare și a analizat noile schițe realizate de fiul său, Ferry și de elevul preferat, Karl Rabe. S-a arătat peste măsură de fericit de evoluția celor doi. După război a fost întemeiată compania Volkswagen. În septembrie 1948, Porsche a semnat un contract cu Volkswagen. În schimbul asigurării tehnologiei, avea dreptul să folosească piesele și motoarele Volkswagen. Fiul său Ferry a folosit piesele de Volkswagen pentru a produce mașini sport, care aveau să fie cunoscute drept Porsche 356.

Producția acestor mașini a fost limitată la cinci unități pe lună. Cu toate acestea, mașinile se construiau în paralel și în garajul privat al lui Porsche. Deși 356 avea un motor de numai 1100cc, i-a surprins pe mulți cu viteza sa maximă de 140 kilometri pe oră, iar ingeniozitatea tehnologică a companiei lui Porsche a cucerit întreaga lume. Într-un an s-au realizat 410 Porsche-uri 356, majoritatea fiind exportate către alte țări.

Compania lui Porsche a continuat să se extindă, astfel că în 1950 a reușit să construiască încă o uzină în Stuttgart. Totuși, poate ca urmare a șederii îndelungate în închisoare, trupul îmbătrânit al lui Ferdinand devenea din ce în ce mai șubred. Ceva avea să îl emoționeze profund pe bătrânul Porsche la 3 septembrie 1950. Cu ocazia celei de-a șaptezeci și cincea aniversări, admiratorii mașinilor lui Porsche din întreaga Europă s-au adunat în fața „Castelului Singurătății" din Stuttgart pentru a-i ura „La mulți ani". Șoferii mașinilor Porsche și-au aprins farurile, salutându-se pe când treceau unul pe lângă celălalt, iar această tradiție de salut optic se spune că își are originea în petrecerea aniversară a lui Porsche.



▲ Închisoarea din Dijon, din sudul Franței, unde Porsche a fost ținut prizonier. În aprilie 1994 a izbucnit o revoltă, 300 de prizonieri fiind îngrămădiți în închisoarea care avea o capacitate de numai 169 de pușcăriași. O parte din pod a fost mistuită de flăcări.

Un geniu tehnic eminent

Trupul lui Porsche era deja slăbit, dar pasiunea sa pentru mașini era neschimbată. A participat la Expoziția Auto de la Paris din octombrie 1950, iar în luna următoare a vizitat o fabrică în care se produceau Volkswagen-uri. În drum spre fabrică a văzut nenumărate Volkswagen-uri, unul după celălalt. Se spune că în acel moment, Porsche a simțit cu adevărat că efortul său de a crea o mașină durabilă și accesibilă

▸ Autostrăzile germane din preajma lui 1945. Principalul obiectiv al lui Hitler a fost să folosească rutele de transport în scopuri militare și a anunțat construcția a 14.000 de kilometri de autostradă. În 1932 s-a deschis primul tronson, de la Bonn la Köln, iar în prezent rețeaua germană de autostrăzi depășește 10.000 de kilometri. Există planuri pentru extinderea sa cu 2.237 de kilometri până în 2012.





▲ „Castelul Singurătății" de la periferia Stuttgart-ului. La 3 septembrie 1950, Porsche se spune că a dat mâna cu proprietarii de mașini Porsche din întreaga Europă veniți pentru a-l celebra.

maselor s-a îndeplinit și a vărsat lacrimi de bucurie.

Acesta avea să fie ultimul drum al lui Porsche. Pe 19 noiembrie, Porsche a suferit un atac cerebral care, deși nu l-a ucis, l-a lăsat hemiplegic. Forțat să își petreacă restul vieții la pat, a respirat în tăcere timp de alte două luni, stingându-se din viață la 30 ianuarie 1951, înconjurat de cei dragi.

Funeraliile au avut loc la Stuttgart, la 4 februarie, iar trupul neînsuflețit a fost îngropat la reședința sa din Austria. Fiul său, Ferry, i-a moștenit compania.

Porsche s-a născut în secolul al XIX-lea, odată cu zorii epocii automobilului. Și-a folosit talentul și geniul pentru da naștere la numeroase invenții, precum mașina-hibrid, mașina cu tracțiune integrală, motorul de avion de înaltă performanță și Seria S a Mercedes-Benz. A schimbat de multe ori locurile de muncă, confruntându-se permanent cu refuzul companiilor de a-l ajuta să își înfăptuiască visul realizării unei mașini compacte pentru mase. Este ironic că cel care i-a facilitat atingerea acestui obiectiv a fost tocmai dictatorul Adolf Hitler. A fost aruncat în închisoare iar mai apoi eliberat, după care s-a lăsat cortina asupra vieții sale. Mașina Volkswagen pentru mase pe care a conceput-o va deveni cunoscută tuturor drept una dintre cele mai populare mașini ale lumii, iar succesul Porsche-ului 356 creat din piese de Volkswagen va duce la extinderea companiei Porsche.



Versiune diferită

EMBLEMELE PORSCHE ȘI FERRARI

Porsche și Ferrari sunt rivali în lumea curselor auto. În mod surprinzător, emblemele ambelor companii includ același cal ridicat pe picioarele din spate. Același cal reprezintă emblema orașului Stuttgart. Stuttgart-ul este înțesat de automobile și companii producătoare de automobile.

Emblema lui Porsche este produsul unui vis de-al lui Ferry Porsche. Designul este o emblemă mică așezată peste una mai mare, cea mare reprezentând blazonul unei familii nobile germane, în timp ce cea mică ilustrează stema orașului Stuttgart în care își are sediul compania Porsche. Porsche a folosit pentru prima oară această emblemă în anii 1950. Intenția era de a le întipări în minte clienților marca Porsche, odată cu începerea exporturilor în America de Nord. S-ar putea ca folosirea emblemei Stuttgart-ului să indice și mândria faptului că mașinile sunt fabricate în Germania.

Originile calului din emblema Ferrari pot fi identificate în viața fondatorului companiei, Enzo Ferrari. Ferrari a avut un prieten în aviația italiană considerat a fi „regele" doborârii avioanelor inamice. Numele său era Francesco Baracca. Acesta a luat emblema Stuttgart-ului de pe un avion de război pe care îl doborâse, ca pradă de război, emblemă pe care o proteja ca pe o comoară neprețuită. Mai târziu a fost ucis în război, dar părinții au păstrat emblema cu călușul în amintirea fiului lor. Ferrari a fost profund impresionat de această poveste și, mai târziu, a așezat emblema calului ridicat pe picioarele din spate pe propriile mașini, creând senzație în circuitele de curse din întreaga lume. Există diferite teorii și interpretări ale legendei lui Ferrari. Totuși, incorporarea stemei unui oraș sau a unui stat era o practică comună la acea vreme. Din fericire pentru Stuttgart, caii săi continuă să zburde pe Porsche-uri și Ferrari-uri până în zilele noastre.



▸ Calul negru al orașului Stuttgart este folosit atât de logo-ul companiei Ferrari cât și de Porsche.

▾ Prima mașină creată de compania Porsche a fost modelul Porsche 356 în anul 1948. Lângă aceasta sunt Porsche și fiul său Ferry. Concepерea lui 356 a marcat trecerea făcliei de la o generație Porsche la următoarea.

Volkswagen Conceptul lui Hitler al unei maşini pentru popor

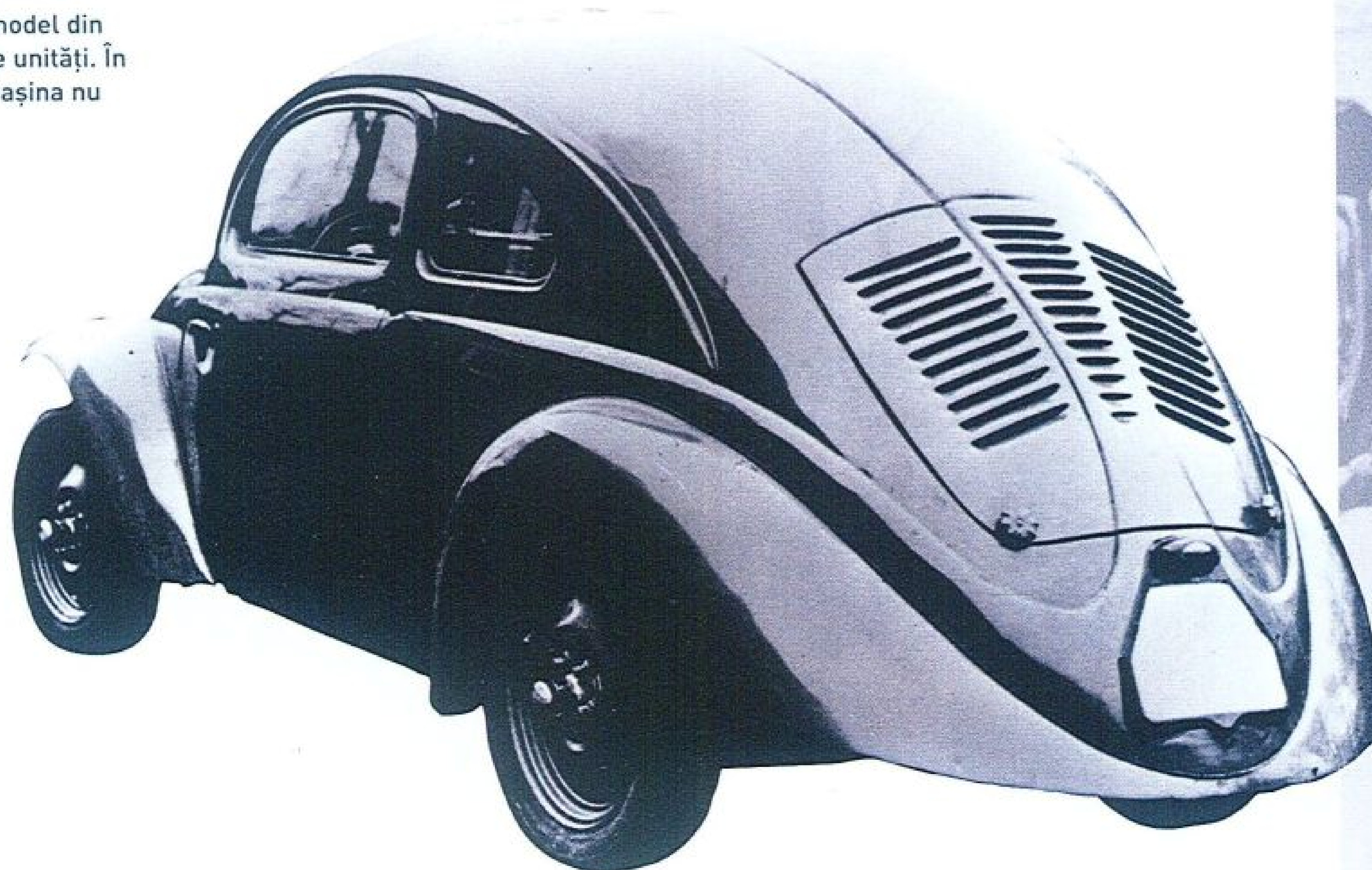
După ce Hitler a ajuns la cârma Germaniei, pentru a-şi transforma în realitate visul de a realiza o maşină naţională pentru întreaga populaţie, a solicitat ajutorul unui inginer ingenios care crease numeroase automobile faimoase: Ferdinand Porsche. Porsche însuşi avea propriile vise privind o maşină pentru mase, dar nu reuşise să le aducă la îndeplinire. A acceptat solicitarea lui Hitler fără să ia în calcul ramificaţiile politice ale gestului. Din această colaborare a rezultat celebra Volkswagen, dar înaintea realizării visului lui Porsche, a trebuit să urmeze o cărare sinuoasă şi dificilă.



Un vis nerealizat

Porsche şi-a dorit cu orice preț să creeze trei tipuri de mașini: mașini de curse, tractoare foarte eficiente pentru agricultori și o mașină compactă pentru mase. Primele două au văzut lumina zilei, dar când venea vorba de atingerea ultimului obiectiv, realitatea crudă era de fiecare dată potrivnică. În acea vreme, majoritatea mașinilor erau modele de clasă superioară. În America, Modelul T al Ford, o mașină pentru mase, a fost un succes răsunător care s-a bucurat de o popularitate explozivă. În Europa însă, companiile de automobile considerau că și dacă ar produce o mașină pentru mase, nu se va vinde. Porsche a fost întâmpinat cu răceală ori de câte ori își exprima în public ideea unei mașini compacte special construite pentru mase.

Porsche a fost dezamăgit de viziunea îngustă a companiei cu care lucra, care se axa pe obținerea de profituri imediate și, după ce a schimbat mai multe locuri de muncă, a decis să își înființeze propria firmă de proiectare, fapt realizat în 1930. Totuși, afacerile nu au decurs atât de bine pe cât și-ar fi dorit și practic nu exista niciun producător căruia Porsche să îi poată încredința construcția unei mașini compacte pentru mase. Alte două companii l-au însărcinat pe Porsche cu proiectarea unor mașini compacte, dar timpul lung de execuție și costurile mari le-au determinat pe acestea să rezilieze contractul. Porsche era conștient de faptul că o mașină pentru mase nu va putea fi produsă la scară largă decât de o companie cu active impresionante. Părea să fie întâmpinat cu rezistență din toate direcțiile. Totuși, la un moment dat și-a făcut apariția persoana care putea să realizeze visul lui Porsche: Adolf Hitler.



▸ Prototip al Volkswagen 30, model din care au fost produse treizeci de unități. În această etapă de dezvoltare, mașina nu avea geamuri în spate.

„Conceptul meu de mașină pentru mase nu va fi în niciun fel inferior mașinilor aflate în prezent pe piață, și va avea o valoare mare, ca vehicul de pasageri."

O mașină pentru popor

După înfrângerea din Primul Război Mondial, economia Germaniei s-a prăbușit ca urmare a despăgubirilor de război exorbitante pe care a fost condamnată să le plătească, iar poporul era extrem de agitat și neliniștit. Hitler a manipulat cu succes sentimentele maselor. A creat în 1920 Partidul Nazist, devenind șeful său în următorul an. Și-a convins adepții prin intermediul discursurilor elocvente și a devenit o personalitate proeminentă la scară mondială. În 1933 a devenit cancelar al Germaniei. Ca urmare a recesiunii mondiale, economia germană era pe punctul colapsului definitiv.

Sentimentul propriei valori al poporului german era de asemenea la pământ. Pentru a câștiga popularitatea poporului german, Hitler a promis să reînvie țara. La Salonul Auto de la Berlin din 11 februarie 1933, Hitler a afirmat că atât timp cât numai bogații aveau mașini, automobilul nu va fi decât un instrument care să îi separe pe bogați de săraci; și pentru că automobilul era un instrument pe care masele îl pot folosi pentru a sprijini țara, a promis să le asigure germanilor un stil de viață superior, în care fiecare familie poate să dețină o mașină.

La auzul discursului înfocat al lui Hitler, Porsche a fost deosebit de încântat să afle că în curând va veni o nouă epocă a automobilelor. La scurt timp după salonul auto, Porsche a fost chemat la reședința cancelarului. Hitler i-a împărtășit lui Porsche visul său de a produce o mașină pentru mase, anunțându-l că își dorește să o conceapă chiar el. După cum am mai spus, Porsche era nepăsător la mișcările politice și nu dorea decât să construiască mașini. Astfel, a fost copleșit de bucurie aflând că a fost selectat pentru a pune în aplicare planul lui Hitler, care va transforma în realitate propriul său concept al mașinii pentru mase.

La 17 ianuarie 1934, Porsche i-a prezentat schița a ceea ce va implica o mașină pentru mase în următorii termeni:

Spațiu pentru soție și doi copii ca pasageri
Motor de 1250cc cu eșapament în partea din spate
Viteza maximă de 100 kilometri pe oră
Consum de 8 litri de combustibil la suta de kilometri.

Hitler a primit aceste specificații și a ținut un nou discurs la Salonul Auto de la Berlin din același an, susținând că germanii trebuie să aibă propria mașină națională, care avea să se numească Volkswagen (în traducere, „mașina poporului"). Este pentru prima oară când a fost făcută publică denumirea Volkswagen, pentru ca imediat după aceea să înceapă construcția autostrăzilor Autobahn, progresând în paralel cu noua Volkswagen.

Mai apoi, în iunie 1936, s-a încheiat un acord formal privind dezvoltarea noului model de mașină a poporului. Acest acord prevedea niște condiții stricte: bugetul de dezvoltare era de 20.000 de mărci, iar timpul alocat pentru producția vehiculelor era de numai zece luni, prețul pe unitate fiind stabilit la o mie de mărci. Porsche nu a fost descurajat de aceste prevederi și a acceptat contractul.

Până la finalizarea Volkswagen-ului

Porsche a accentuat faptul că propriul concept de mașină pentru mase nu era inferior în niciun fel mașinilor scumpe existente deja pe piață și va fi extrem de valoros ca vehicul de pasageri. În timpul producerii Volkswagen, a încorporat cele mai recente tendințe și tehnologii. Spre exemplu, a folosit modelul RR (tracțiune spate și motor spate) care era preferat de producătorii europeni de automobile ai vremii și a introdus designul aerodinamic la modă în anii 1930 pentru a crea o formă rotunjită.

Au fost create două prototipuri pentru Volkswagen. Pe de o parte avem mașina compactă pentru mase pe care Porsche a creat-o singur în urma solicitării unei companii independente cu câțiva ani în urmă, Volksauto, care beneficia de modelul RR iar pe de altă parte designul aerodinamic care poate fi observat la Volkswagen-urile de mai târziu.

Ceremonia de deschidere care marchează începutul producerii unui Volkswagen în mai 1938. Hitler a anunțat noua denumire de KdF și a determinat poporul să creadă cu adevărat că epoca mașinii pentru mase a sosit.

Pe de altă parte, compania NSU a realizat un prototip mai avansat. Acesta era dotat cu un motor în patru cilindri răcit cu aer, precum și o suspensie integrală independentă inventată de Porsche însuși, care folosea axe oscilante pentru absorbția șocurilor. Toate aceste componente vor fi încorporate în Volkswagen-ul final.

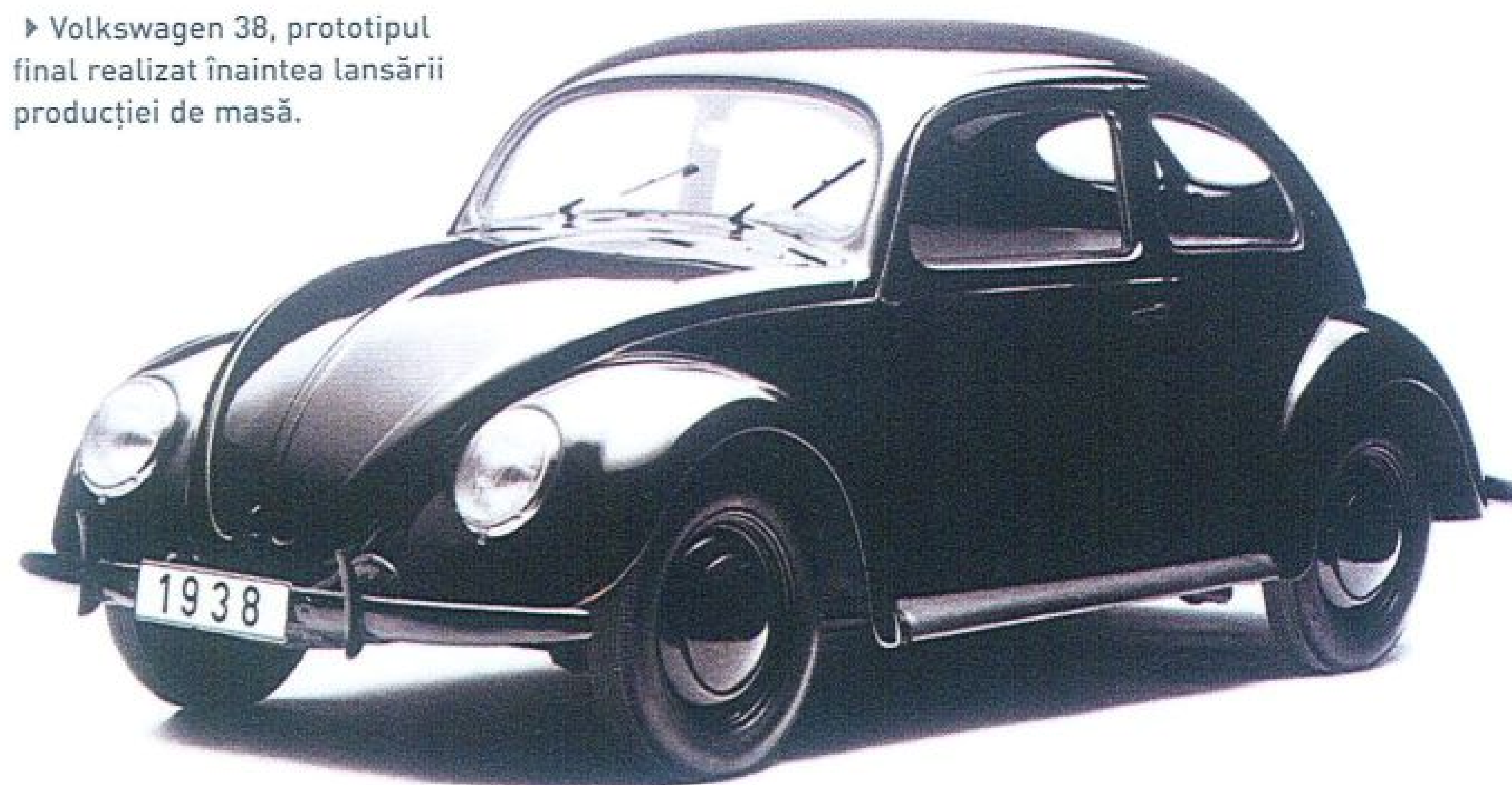
Porsche și-a dorit întotdeauna să construiască o mașină compactă pentru mase, chiar înainte să fie abordat de Hitler. Pe măsură ce lucra la mașina dorită de Hitler, a făcut eforturi deosebite să mențină prețul sub nivelul specificat. Mai mult decât atât, a fost nevoit să dezvolte mașina folosind suma deosebit de mică pusă la dispoziție. În cele din urmă a reușit să îi prezinte lui Hitler Volkswagen-ul 3 în iunie 1936.

Volkswagen-ul 3 a trecut și printr-o cursă de probă. În baza rezultatelor respectivei curse de probă, compania Daimler-Benz a produs treizeci de bucăți din următorul prototip, Volkswagen 30. Cele treizeci de mașini au parcurs în timpul probelor un total de două milioane de kilometri. Prototipul realizat în baza datelor colectate din cursele de probă, Volkswagen 38, va intra în producția de masă, fiind asemănător mașinilor Volkswagen Beetle din ziua de azi.

Sistemul de achiziții și sfârșitul planificării

Pe măsură ce se realizau testele de drum, a apărut o problemă la nivelul facilităților de producție. La acea vreme, nu existau decât două companii germane ale căror fabrici puteau să gestioneze producția în masă planificată pentru Volkswagen-uri: Opel și Ford din Germania. Totuși, Opel deja anunțase producția unei mașini compacte pentru mase sub forma modelului P4 din 1935. Au încercat să abandoneze ideea externalizării producției de Volkswagen-uri către companii terțe, decizând să construiască propriile facilități de producție. Producția în masă a Volkswagen-urilor va începe în curând. În mai 1935 s-a înființat compania de producție a Volkswagen-ului în nordul Germaniei, la Hanovra, având capacitatea de a produce între 80 și 100 de mii de unități pe an.

Pentru a strânge fonduri în vederea construcției fabricilor, guvernul german a introdus un plan de rate lunare pentru achiziția Volkswagen-urilor. Prin acest sistem, urma să se plătească rate de până la cinci mărci pe lună, plătitorul devenind proprietar de Volkswagen după acumularea și plata a 990 de mărci. 335.000 de germani au participat la această schemă, guvernul încasând 280.000.000 de mărci. Pe măsură ce poporul german economisea pentru a putea să plătească Volkswagen-urile, prototipul final al Volkswagen-ului era gata: Volkswagen 38. La ceremonia de inaugurare a noii fabrici, în mai 1938, Hitler a redenumit noul model în Volkswagen KdF, prescurtarea de la sloganul „Kraft durch Freud" care semnifică „putere prin bucurie".



▸ Volkswagen 38, prototipul final realizat înaintea lansării producției de masă.

În 1939, pe când visurile lui Porsche se concretizau, Hitler invadează Polonia și izbucnește al Doilea Război Mondial. Producția de KdF se suspendă și banii plătiți de popor către guvern pentru achiziția de Volkswagen-uri sunt folosiți pentru plata cheltuielilor cauzate de război. Volkswagen-urile au fost transformate și reasamblate ca mașini militare. Rezultatul acestor eforturi l-au reprezentat Kübelwagen și Schwimmwagen.

La prima vedere, părea că visul lui Porsche de a construi o mașină pentru mase devenise realitate mulțumită puterii lui Adolf Hitler. Totuși, în cele din urmă, războiul generat de dictator a împiedicat poporul să devină proprietarul mașinii. Deziderattul lui Porsche nu avea să se îndeplinească decât după terminarea războiului.

▾ Kübelwagen. Porsche a condus vehiculul de-a lungul și de-a latul țării pentru a-l testa, dar în cele din urmă a fost folosit ca vehicul militar.



DESIGNERUL ELIMINAT DE HITLER
TRAGEDIA RIVALULUI LUI PORSCHE

Faimosul constructor ceh de automobile Tatra

Hitler este celebru pentru conceptul de mașină pentru mase, dar este bine-cunoscut și ca iubitor de mașini. Una dintre mărcile preferate a fost Tatra cehoslovacă. Designerul seriei Tatra, Hans Ledwinka (1878-1967), a fost un inginer ingenios care nu îi era în niciun fel inferior lui Ferdinand Porsche dacă vine vorba de ingeniozitate tehnică și ale cărui merite au fost recunoscute de industria automobilelor. Totuși, a fost practic șters din istorie de către Hitler și foarte puțini își mai amintesc de el astăzi. Așadar, ce era atât de deosebit la Ledwinka?

Ledwinka s-a născut într-un oraș la nord de Viena. Asemenea lui Porsche, îi plăcea să meșterească angrenajele de când era mic, iar în 1897 s-a angajat la compania Nesselsdorfer (compania Tatra de astăzi). În 1921 a produs Tatra 11, o mașină compactă pentru mase. Este un model foarte popular astăzi printre fanii mașinilor clasice.

Pe când Hitler analiza cine ar trebui să îi conceapă mașina pentru mase, a avut în vedere și a intervievat numeroși tehnicieni, inclusiv pe Porsche și Ledwinka. Hitler l-a întâlnit pe Ledwinka la Salonul Auto de la Berlin din 1933, unde au discutate despre sistemele de răcire cu aer și despre motoarele RR. Hitler i-a solicitat lui Ledwinka să deseneze o schiță aproximativă pentru prototipul mașinii Tatra 570V. Avea să fie o mașină compactă cu motor RR și design aerodinamic, asemenea imaginii preferate de Hitler. Totuși, în cele din urmă, Hitler a decis să meargă pe mâna lui Porsche. Se zvonește că Hitler ar fi luat planurile realizate de Ledwinka, i le-a înmânat lui Porsche și i-a ordonat să producă acea mașină.

Porsche a făcut cum i s-a spus, iar Volkswagen-ul a fost conceput după asemănarea Tatrei 570V. Porsche și Ledwinka se cunoșteau, și schimbaseră anterior idei cu privire la construcția motorului și alte asemenea subiecte. Astfel, Volkswagen-ul nu numai că a semănat cu Tatra la exterior, dar conținea de asemenea numeroase similarități structurale interne.

Ordinul de sistare a producției

Modelul Tatra T97 anunțat de Ledwinka în 1937 era practic identic cu Volkswagen.



▲ Modelul Tatra Z97, a cărui producție a fost sistată din ordinul lui Hitler. Dacă această mașină nu ar fi fost ștearsă din istorie, Ledwinka ar fi astăzi egalul lui Porsche în povestea evoluției automobilului.

Deși este adevărat că Hitler i-a ordonat lui Porsche să copieze designul Tatrei la producția Volkswagen-ului, faptul că mai exista o mașină similară cu Volkswagen-ul era pentru Hitler un inconvenient. În martie 1938, Hitler a anexat regiunea sudetă din Cehoslovacia și armata germană a ocupat fabrica Tatra. Volkswagen-ul fusese inițial copiat după Tatra, dar Hitler a forțat sistarea producției Tatrei T97 sub pretextul bizar că mașina era o copie a Volkswagen-ului.

Există o teorie conform căreia Porsche a comis cu bună știință o crimă nechestionabilă folosind tehnologia patentată de Tatra din cauza bugetului limitat pe care îl avea la dispoziție precum și ca urmare a presiunilor lui Hitler. Adevărul este incert, dar realitatea este că Porsche și Hitler l-au privat pe Ledwinka de recunoașterea de care ar fi trebuit să se bucure datorită ingeniozității și talentului său.

Problematica furtului proprietății intelectuale va continua după război. Compania Tatra a dat în judecată Porsche pentru violarea brevetelor. Procesul a tărăgănat timp de ani de zile, pentru ca în cele din urmă, în 1961, Volkswagen să fie obligată să plătească Tatrei compensații în valoare de trei milioane de mărci. Unii susțin că eșecul lui Volkswagen în a modifica designul vehiculelor timp de atâția ani s-a datorat lipsei fondurilor pentru cercetare și dezvoltare, ca urmare a acestei plăți forțate a daunelor către Tatra.

Indiferent cum stau lucrurile, atât Porsche cât și Ledwinka au avut ideea construcției unei mașini pentru mase, eforturile depuse fiind exploatate de dictatorul Adolf Hitler. Unul va ajunge să fie recunoscut drept producătorul faimoasei linii de automobile, pe când numele celuilalt a fost cu bună știință șters de pe scena istoriei.

▼ Pilotul german de curse Bernd Rosemeyer la volanul unei mașini Auto-Union de tip C Stromline din 1938, discutând cu Ferdinand Porsche.

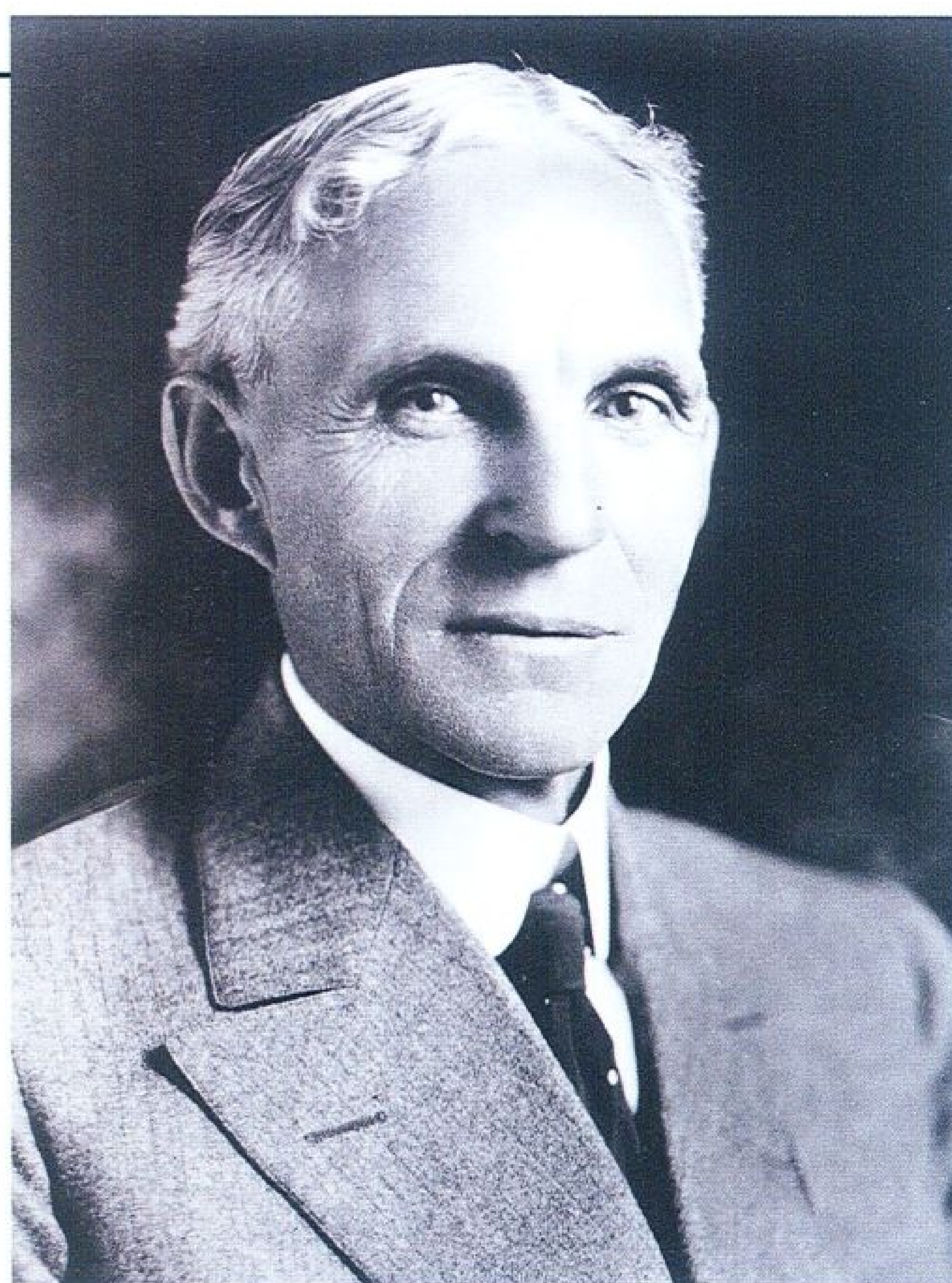


Mari oameni şi legăturile acestora cu invenţiile secolului douăzeci

Secolul XX este cunoscut drept secolul războiului, dar şi ca era invenţiei „regelui automobil". Pionierii din domeniul tehnologiei au pus bazele viitoare epoci a maşinilor, iar oamenii de stat le vor folosi talentele atât în război cât şi în lupta politică. Pe când industria automobilelor era doar la început, a ajutat la promovarea viitoare societăţi de consum, precum şi la crearea unei lumi în care masele vor deţine puterea.

Un pionier în dezvoltarea unei mașini pentru societatea de consum

Henry Ford (1863-1947)



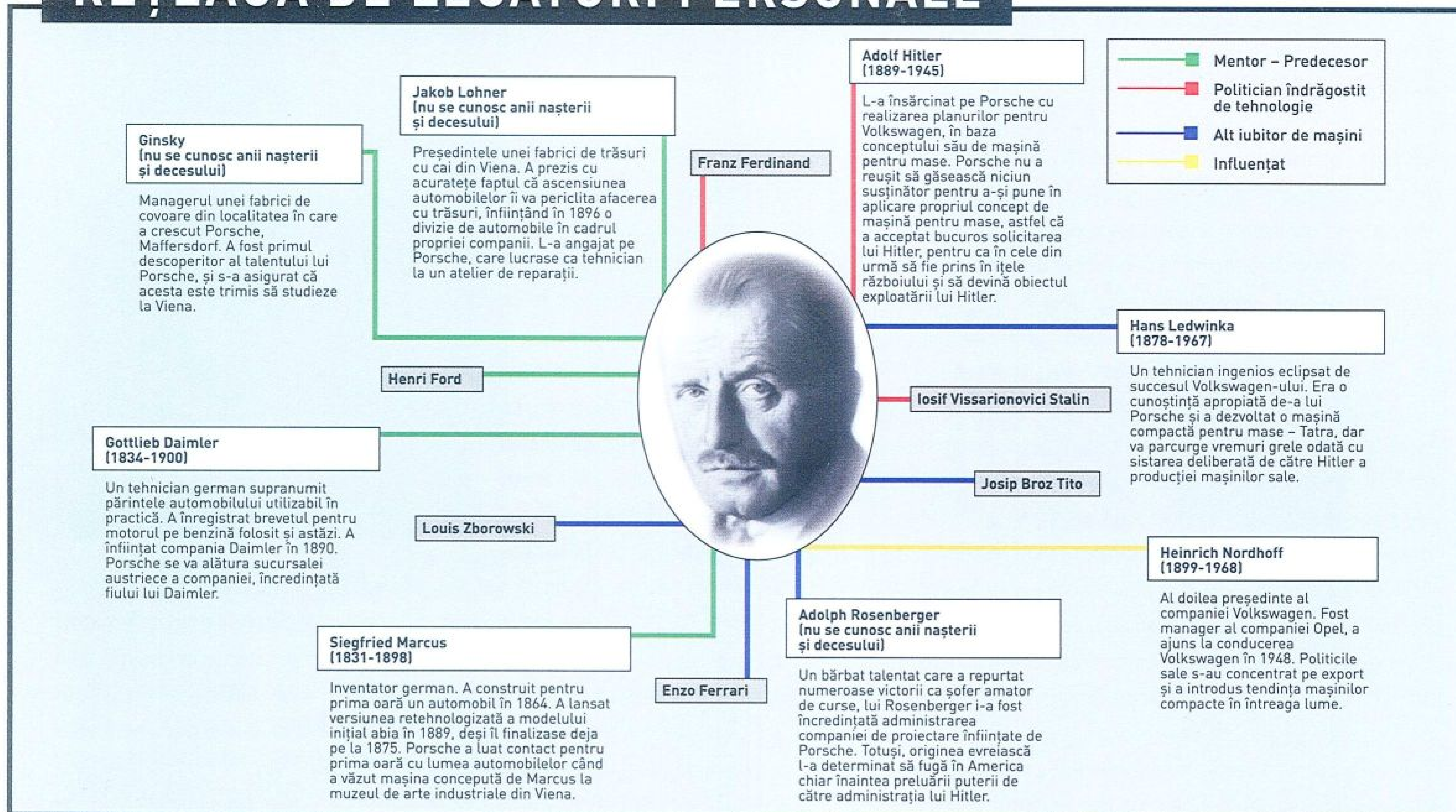
Marele imperiu automobilistic Ford își are originile în Detroit. În 2003 a pășit în al doilea secol de existență. Modelul T, rezultatul tangibil al viselor fondatorului companiei, Henry Ford, a fost lansat pe piață în 1908 și a ajuns să fie vândut în aproximativ cincisprezece milioane de unități în întreaga lume. Majoritatea este de părere că acest record al vânzărilor nu va mai fi niciodată doborât.

Ford a început prin a lucra la compania de electricitate a lui Thomas Edison. Edison, un fel de „rege al inventatorilor", l-a încurajat pe Ford, inspirându-l să își urmărească propria idee privind o mașină pentru mase. În 1903 a înființat în statul său natal, Michigan, compania Ford Motor. Ford nu a fost numai un inventator excelent, ci și un manager extrem de capabil. A organizat producția în masă a mașinilor folosind un sistem de linie de producție. Compania a pornit cu un personal minimal, dar Ford a transformat-o într-o întreprindere gigant cu peste 200.000 de angajați. Majoritatea membrilor personalului proveneau din alte regiuni sau erau imigranți din alte țări. Le-a plătit salarii, le-a oferit șansa de a-și continua educația și a introdus sistemul de opt ore de muncă pe zi. Muncitorii erau obișnuiți la acea vreme să lucreze de la răsărit până la apus, dar Ford le-a acordat oportunitatea de a beneficia de puțin timp liber după muncă. Venitul acordat de Ford angajaților săi, pe care îl foloseau pentru propria distracție, a adus după sine epoca consumerismului și chiar a promovat dezvoltarea economiei americane. Realizarea lui Ford a zguduit lumea de afaceri a acelei perioade, aducându-i admirația publicului. Totuși, Modelul T, care constituia produsul reprezentativ al companiei sale, va fi criticat drept simbol al relelor aduse de mecanizare secolului XX.

Ford susținea că pe lume există pionieri și oameni care pur și simplu se lasă duși de val. Cei din urmă îi vor critica pe cei dintâi, dar, dacă acești pionieri nu vor croi noi drumuri, nici cei din urmă nu vor ajunge nicăieri în viață.

Se spune că Porsche a fost profund impresionat de vizita la fabrica lui Ford din 1936, în care colegul industriaș i-a dezvăluit toată tehnologia de care dispunea, fără a ascunde nimic. Porsche l-a invitat la rândul său pe Ford în Europa, dar Ford a apreciat drept imposibilă deplasarea, din cauza războiului iminent. Predicția lui Ford privind războiul s-a dovedit a fi corectă. Ford avea o intuiție excelentă când venea vorba despre a prezice cum vor evolua lucrurile. Totuși, în acea perioadă nu exista niciun motiv să se presupună că Modelul T va fi în cele din urmă surclasat de Volkswagen.

REȚEAUA DE LEGĂTURI PERSONALE



▲ Personalitățile din casetele pe fundal gri sunt prezentate în detaliu în acest capitol.

Arhiducele austriac care s-a îndrăgostit de Mixte

Franz Ferdinand (1863-1914)



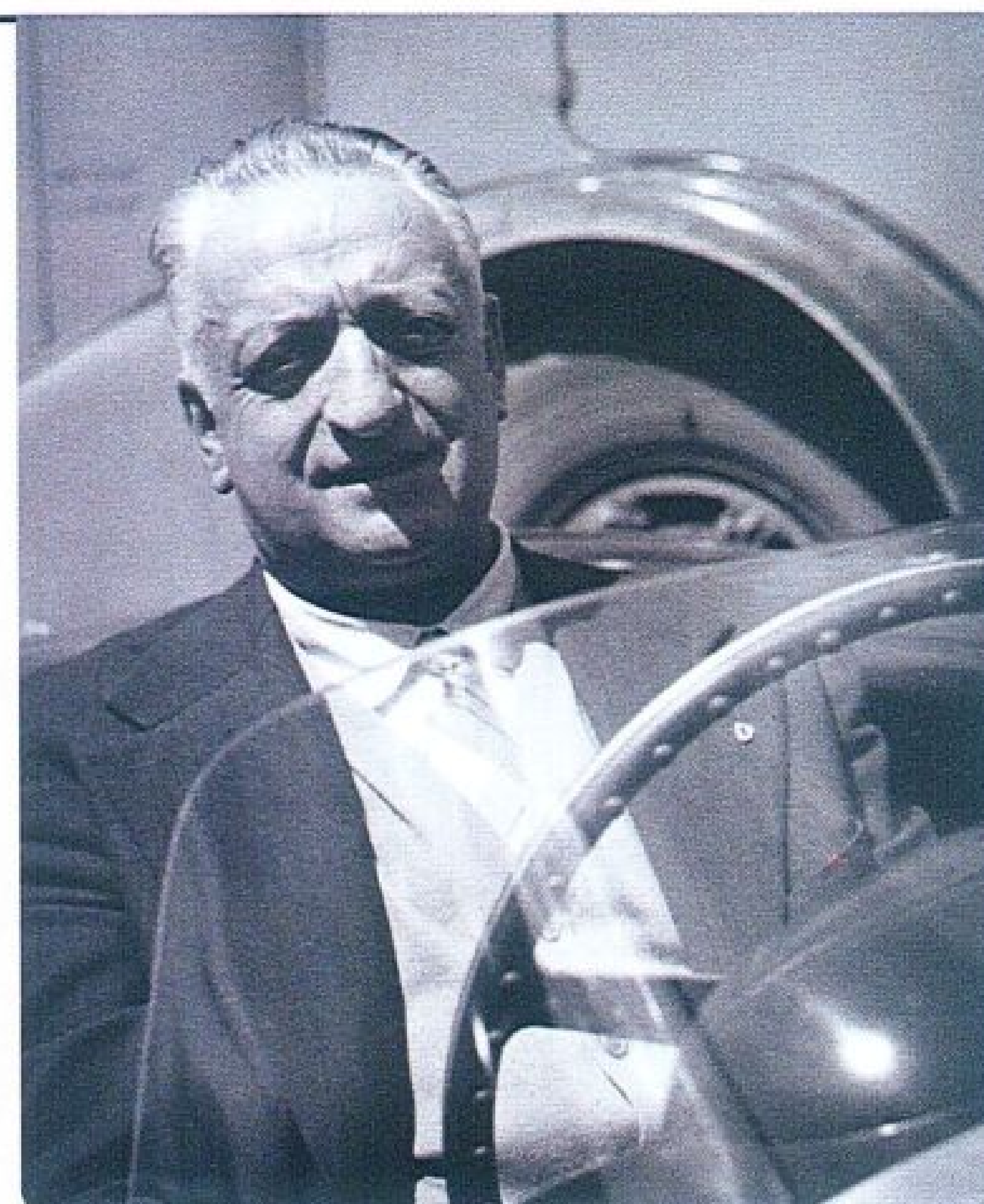
Într-o bună zi, lui Porsche i s-a livrat o uniformă militară. A fost invitat să își prezinte automobilul în fața armatei austriece. Însăși ideea că un tehnician de provincie precum Porsche poate fi recunoscut de familia regală austriacă era remarcabilă. Lui Porsche i-a fost imposibil să își reprime emoțiile în timp ce îl conducea pe Arhiduce în mașină, arătându-i fiecare element al performanțelor acesteia. Apoliticul Porsche era desigur complet absorbit de conceperea automobilelor, fără a avea nicio legătură cu situația politică explozivă din Peninsula Balcanică de la acea vreme.

La începutul secolului XX, diferitele grupuri etnice ale Europei de Est au început să ceară dreptul la auto-determinare. Regiunile aflate sub hegemonia Imperiului Austro-Ungar erau un adevărat butoi de pulbere, pe punctul de a exploda, dând naștere unui război. Grupurile etnice doreau înființarea propriilor state independente, pe când puterile Europei erau hotărâte sau chiar să își păstreze teritoriile uriașe. În acest context, Arhiducele Franz Ferdinand a conceput un imperiu tripartit care includea Ungaria, Serbia și Slavii de Sud, fapt care nu era pe placul sârbilor. Antipatia acestora față de Franz Ferdinand a dat naștere uneia dintre cele mai îngrozitoare epoci din istoria umanității.

În 1914, Franz Ferdinand s-a îndreptat spre Sarajevo, capitala Bosniei (a cărei populație era în procent de peste cincizeci la sută sârbă), pentru a inspecta trupele. Auzise zvonuri cu privire la un complot de asasinare a sa. Totuși, i s-a permis să plece la Sarajevo. Iubita lui Franz, Sophie Chotek, nu era membră a nicuneia dintre casele care conduceau Europa, astfel că Habsburgii i-au interzis lui Franz să o ia de soție. Mai târziu au încuviințat, cu condiția ca, dacă Sophie se va căsători cu Franz, nu va avea dreptul să participe la funcție ca membru al familiei regale. Franz nu era în mod normal urmașul la tronul Imperiului. Dar în condițiile în care urmașul de facto s-a sinucis, Franz Ferdinand s-a văzut dintr-o dată în postura de viitor împărat. Deși unii se așteptau să aleagă între Sophie și tron, Franz Ferdinand a optat pentru ambele. Ferdinand era încântat de cum au ieșit lucrurile, astfel că nu acorda atenția necesară crizei iminente din Balcani. La 28 iunie 1914, la cea de-a paisprezecea aniversare a cununiei, Franz Ferdinand și Sophie au urcat într-o trăsură de lux și au plecat la plimbare prin Sarajevo. Brusc s-au auzit împușcături, Franz și soția căzând victime atacului. Focurile de armă aveau să declanșeze explozia butoiului de pulbere care va da naștere Primului Război Mondial.

Pilotul legendar de curse

Enzo Ferrari (1898-1988)



Un puști de nouă ani este dus de tatăl său la o cursă de mașini în 1907. Băiatul a fost fascinat de mașinile care treceau în trombă, de zgomotele grandioase pe care le generau și de alura lor masivă. Băiatul era complet captivat de curse, devenind redactor sportiv la numai șaisprezece ani. În ciuda greutăților cu care se va confrunta, nu va uita niciodată experiențele emoționante trăite la pista de curse pe când era doar un copil, devenind el însuși pilot în 1919. Este vorba de Enzo Ferrari, un bărbat care își va dedica întreaga viață curselor de mașini.

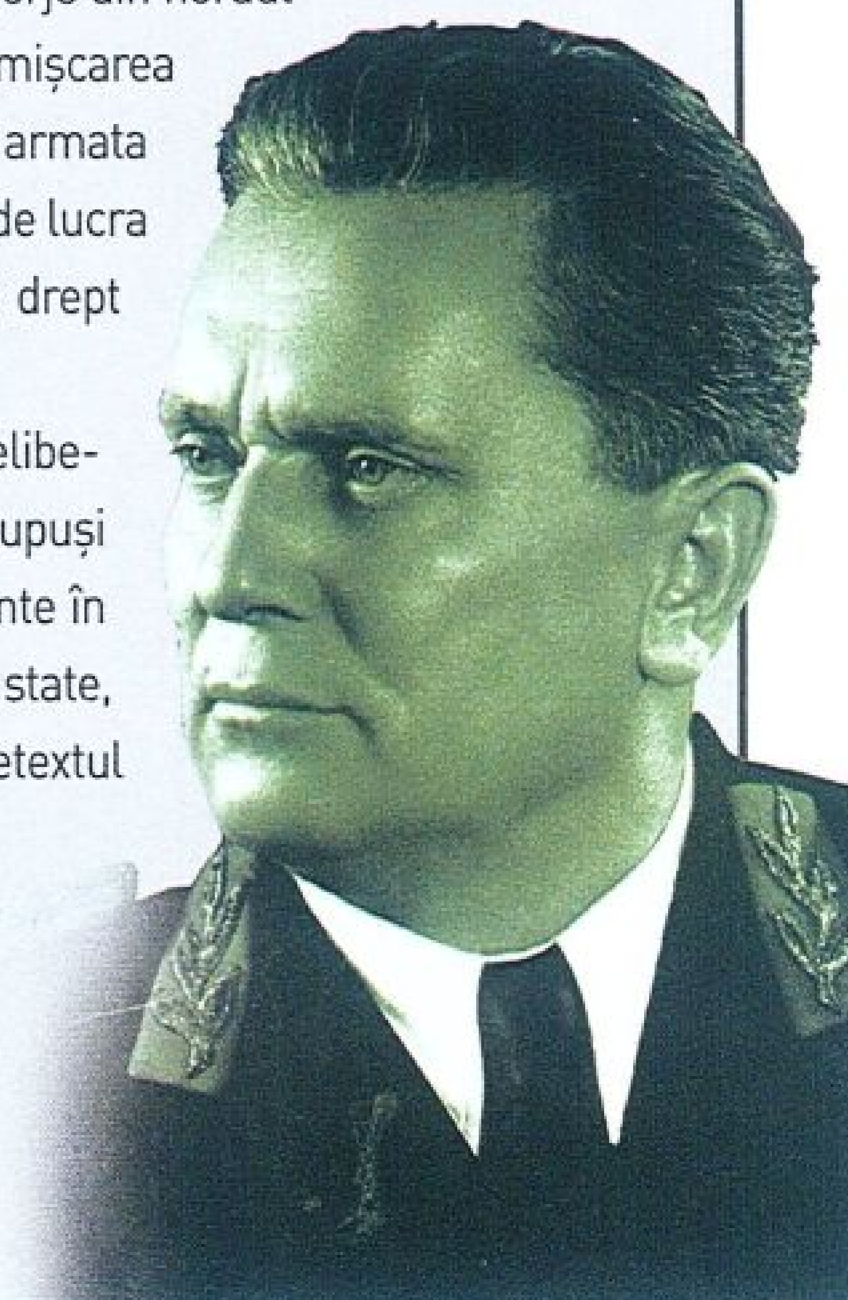
Porsche a dorit să lase moștenire posterității o mașină pentru mase, dar viața lui Ferrari s-a dedicat exclusiv curselor. Ferrari făcea parte din echipa de piloți a Alfa Romeo și a câștigat primul trofeu ca pilot de curse în 1923 la circuitul Savio. Succesul se va repeta și în anul următor. Ferrari începuse deja să fie recunoscut în domeniu, dar lumea curselor era dominată la acea vreme de Fiat S.p.A. Ferrari avea de gând să detroneze Fiatul din poziția sa dominantă; a renunțat la pilotarea în marile premii și a devenit manager. A recrutat, unul câte unul, tehnicienii capabili ai celorlalte companii și, pe măsură ce Alfa Romeo se consolida, Fiat a cunoscut o prăbușire rapidă. Talentul său va fi și mai evident odată cu înființarea propriei companii în 1929, Scuderia Ferrari. Scuderia Ferrari a început ca dealer Alfa Romeo, devenind independentă în 1951 și reușind să își întreacă predecesorul, Alfa Romeo, în curse. Ulterior, mașinile de curse dezvoltate de Ferrari vor cuceri inimile a numeroși fani, iar Ferrari va continua să strălucească în lumea curselor până la sfârșitul vieții. Eternele rivale ai lui Ferrari în curse erau echipele germane care se bazau pe tehnologia dezvoltată de Porsche. Talentul lui Porsche și a lui Ferrari vor face lumea curselor să strălucească, deși visele celor doi, pe de o parte de a crea o mașină pentru mase și pe de altă parte de a avea succes în curse, erau diametral opuse. Ferrari producea numai câteva mașini pe an; în decurs de patru decenii, începând din 1947, Ferrari va crea același număr de mașini pe care le-a construit Porsche într-un singur an. Din această cauză, iubitorii de mașini împărtășesc pasiunea completă și adâncă a lui Ferrari pentru automobile și admiră viața pe care a dus-o acesta.

Lider al unei națiuni și dezvoltator de mașini

Josip Broz Tito (1892-1980)

În 1912, un tânăr începe să lucreze la compania Austro-Daimler condusă de Porsche. Numele său era Josip Broz, având mai târziu să fie cunoscut drept Tito, președintele Iugoslaviei.

„Tito" era porecla adoptată în jur de 1934, pe când s-a implicat în activități clandestine. S-a născut în regiunea Zagorje din nordul Croației, în 1892, fiind fiul unui agricultor de condiție modestă. În jurul vârstei de cincisprezece ani, s-a implicat în mișcarea muncitorească. În 1910, la Zagreb, capitala Croației, a devenit membru al Partidului Socialist. Până la recrutarea în armata austro-ungară în 1913, Tito a călătorit prin Boemia, Germania, Austria, ajungând în cele din urmă la Austro-Daimler, unde lucra Porsche. Era pilot de încercări pentru vehiculele nou-concepute. În autobiografia lui Tito, a descris această perioadă drept extrem de fructuoasă, scriind despre Ferdinand Porsche cu respect.



Iugoslavia a fost ocupată de Germania nazistă în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, iar Tito a condus cauza eliberării iugoslave. Atât Porsche (care fusese implicat în efortul de război de către Hitler) cât și Tito se născuseră fără voie supuși ai Austro-Ungariei, în provinciile de frontieră ale imperiului. Mișcările naționaliste etnice au devenit tot mai proeminente în regiune. După dezintegrarea imperiului, auto-determinarea etnică a devenit principiul fundamental al întemeierii noilor state, dar aceste noi țări nu vor fi eliberate de ambițiile marilor puteri. Hitler a anexat regiunea sudetă a Cehoslovaciei sub pretextul eliberării germanilor care locuiau în această zonă, dar acțiunea sa va reuși să instige războiul. După al Doilea Război Mondial, Tito va prelua controlul asupra Iugoslaviei multietnice, reușind să iasă de sub sfera de influență a lui Stalin. A urmat o politică de nealiniere, atât cu blocul comunist cât și cu Europa Occidentală. A fost ales președinte pe viață în 1963, post pe care îl va păstra până se stinge din viață la optzeci și opt de ani, asigurându-și în tot acest timp sprijinul poporului iugoslav. Totuși, statul său multietnic aparent ideal va deveni încă o dată scena unor lupte etnice deschise după căderea comunismului. Această problemă încă nu a fost soluționată definitiv.

Un alt dictator care a alungat mințile briliante din țara sa

Iosif Vissarionovici Stalin (1879-1953)



Hitler nu a fost unicul lider național care dorea să pună mâna pe Porsche și talentele sale. Iosif Vissarionovici Stalin, care plănuia să aducă după sine industrializarea prin intermediul planurilor cincinale, a cochetat de asemenea cu ideea de a-l recruta pe Porsche pentru abilitățile sale deosebite.

Pe la începutul lui 1932, Porsche a primit un telefon la biroul său de proiectare. Persoana de la celălalt capăt al firului avea un accent rusesc și susținea că face parte dintr-o delegație de tehnicieni sovietici, solicitându-i lui Porsche o întrevedere în cursul zilei următoare. Apelantul s-a ținut de cuvânt, făcându-și a doua zi apariția la biroul lui Porsche. La început reprezentantul nu a spus exact ce dorește de la Porsche, dar după câteva zile i-a înmânat o scrisoare din partea lui Stalin. Stalin scria în mesaj că ar dori ca Porsche să vină să vadă posibilitățile oferite de resursele și terenurile nelimitate de care dispunea țara sa. Porsche, curios din fire, a pornit astfel spre Rusia.

În timp ce se afla în URSS, Porsche a vizitat tot felul de facilități, inclusiv fabrici, uzine metalurgice, uzine de fabricare a tancurilor și chiar baze secrete de producție. În fiecare zi se organiza în cinstea sa un banchet nemaivăzut. Porsche a început să suspecteze că în spatele acestei propuneri stau motive ascunse. După puțin timp, motivul real al invitației i-a fost dezvăluit. Pentru ca URSS să poată să prindă din urmă Occidentul din punct de vedere tehnologic, Stalin dorea să beneficieze de cunoștințele și înțelepciunea lui Porsche. Cu sprijinul URSS-ului, ar fi putut să dezvolte tehnologii după bunul plac, zugrăvind totul în roz, ca o șansă imensă pentru Porsche. Totuși, Porsche avea aproape șaizeci de ani, astfel că a simțit că nu mai este capabil să treacă printr-o asemenea separare lungă de familia și de colegii de acasă. A refuzat oferta lui Stalin. Dacă Porsche ar fi ales Rusia comunistă, mașina Volkswagen, atât de îndrăgită de proprietarii săi, nu ar mai fi văzut niciodată lumina zilei.

Nu este clar dacă Porsche a avut vreodată o întâlnire directă cu Stalin. Stalin se declarase succesorul lui Lenin. După ce a eșuat în demersul de a-l racola pe Porsche, a obținut încă o dată puterea totală prin purificarea masivă a oponenților. Va juca un rol important în politica internațională, fiind venerat de poporul său ca eroul care le-a salvat țara de Hitler. Cu toate acestea, statutul său se va diminua, odată cu criticile care i s-au adus după moarte.

Un accident fatal

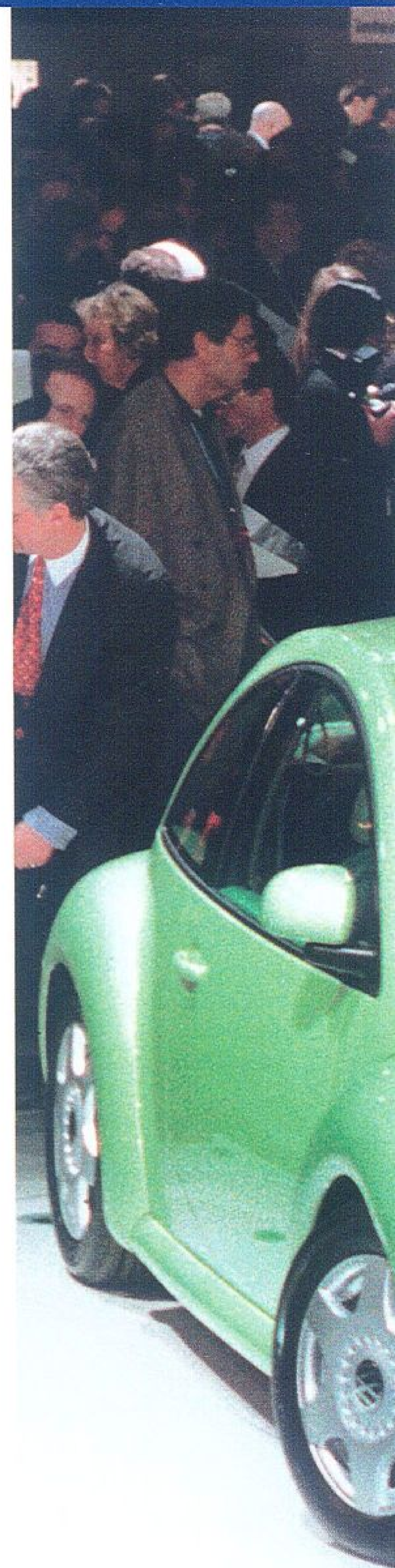
Louis Zborowski (1895-1924)



Chiar și Porsche, matematician genial, poate să greșească uneori. Nu a avut nicio posibilitate să prevină decesele celor care și-au pierdut în mod inevitabil viața în accidentele provocate de mașinile pe care le-a conceput. Contele Louis Zborowski a fost unul dintre șoferii care au murit într-o mașină realizată de Porsche.

Contele Louis Zborowski concepuse o mașină dotată cu un motor uriaș de avion pe care l-a denumit „Chitty Bang Bang". Cu această mașină va repurta un record de viteză care îi va aduce renumele. Era un capitalist înstărit care trăia pe lângă Canterbury, în Anglia, și deținea o multitudine de mașini de curse. Nefiind mulțumit de colecția sa, a creat el însuși încă patru vehicule. A stabilit un record de viteză de 113 kilometri pe oră în circuitul Brooklands. Faptele sale de vitejie au inspirat realizarea în 1968 a filmului „Chitty Chitty Bang Bang".

În anii 1920, Zborowski a participat ca pilot la o serie de curse din America și Europa, repurtând numeroase succese. Gloria obținută din astfel de evenimente a făcut să fie invitat să se alăture echipei de piloți Mercedes, mândria companiei Daimler. Chiar în acel moment Ferdinand Porsche lucra la realizarea unei mașini de curse de Grand Prix cu motor în opt cilindri, de 2000cc. Urma să fie folosită la Marele Premiu al Italiei care avea să se desfășoare la Monza, iar Zborowski a fost selectat să o conducă. Cu toate acestea, noul Mercedes atingea viteze puțin cam mari, în contextul unei mobilități imperfecte. În timp ce își pilota vehiculul, Zborowski a avut un accident în care și-a pierdut viața. Zborowski făcea parte de fapt din a doua generație de piloți de mașini de curse; tatăl său, contele William Eliot Morris Zborowski, fusese la rândul său ucis într-un accident de mașină, în 1903, în timp ce conducea un Mercedes. Accidentul tatălui s-a datorat butonilor de la manșetă care s-au prins în maneta de control al vitezei, dar dintr-un motiv sau altul și fiul a continuat să poarte butoni, ori de câte ori pilota. Să fie oare butonii cauza decesului a două generații de Zborowski? Scurta viață a lui Zborowski s-a sfârșit într-o mașină iubită atât de el cât și de restul lumii, mașină care fusese concepută de Ferdinand Porsche.



Maşini celebre din lumea întreagă care i-au urmat lui Porsche

Volkswagen va deveni cunoscut în întreaga lume după război, iar iubitorii de automobile de pretutindeni îşi doresc să conducă un Porsche fie şi numai pentru scurt timp. Ferdinand Porsche, ingeniosul tehnician care a trăit în zorii epocii automobilelor, poate fi considerat tatăl ambelor tipuri de maşini. Visurile lui Porsche au dat naştere o mulţime de maşini faimoase care au trecut prin evoluţii semnificative. Ce curs a luat moştenirea lăsată de acesta după terminarea războiului?

Volkswagen-ul postbelic

Porsche și-a dedicat viața exclusiv conceperii de automobile, dar apariția lui Hitler în viața sa a stricat cursul firesc al lucrurilor, astfel că a trebuit să își petreacă o perioadă de câtiva ani după terminarea războiului într-o închisoare din Franța. Ultimii ani din viață au fost nefericiți. În mod ironic, totuși, întâlnirea dintre geniul tehnician și dictatorul german a dus la nașterea faimoasei mărci de automobile Volkswagen.

În 1945, după înfrângerea germanilor în al Doilea Război Mondial, producătorii de automobile ai țării abia o duceau de pe o zi pe alta, continuând să construiască modelele antebelice. Fabrica KdF a fost devastată în timpul războiului, fiind ocupată de americani timp de o lună, transferată armatei britanice și apoi reconstruită rapid. Maiorul Ivan Hirst, care a fost însărcinat cu administrarea fabricii KdF, a înțeles curând calitatea automobilelor construite acolo, simțind că astfel de mașini germane sunt cheia reconstrucției țării și constituie viitorul industriei sale.

Armata britanică a curățat munții de moloz și a continuat să pună la punct instalațiile. În ciuda distrugerii catastrofice a facilităților de producție în timpul războiului, în 1945 s-au putut produce 1785 de KdF-uri (inclusiv noul Volkswagen 11 creat după război, precum și modelele construite în timpul conflagrației). Maiorul Hirst, în efortul de a rupe Germania de trecutul său nazist întunecat, a redat fabricii KdF numele inițial de Volkswagen.

Compania Volkswagen a renăscut sub jurisdicția armatei britanice. Aceștia au reluat fabricarea Volkswagen-ului 38, care fusese sistată în timpul războiului, crescând treptat numărul de unități produse. 1000 de Volkswagen-uri 11 au fost fabricate în martie 1946 și, în mod remarcabil, alte 10.000 au fost gata până în luna octombrie a aceluiași an. Majoritatea acestor mașini au fost distribuite Puterilor Aliate ca daune de război, dar în cele din urmă piața s-a saturat și maiorul Hirst a redirecționat producția către populația germană. Au fost pregătiți mecanici care puteau să asigure întreținerea mașinilor. Sistemul de service a devenit ulterior un concept fundamental în compania Volkswagen.

Exporturile de Volkswagen au început și ele la scurt timp. În 1947 au fost exportate 56 de Volkswagen-uri cu ajutorul importatorului olandez Ben Pon. În anul următor, în 1948, fostul director general al fabricii Opel, Heinrich Nordhoff, a fost încă o dată pus la conducerea fabricii Volkswagen, punând în practică o politică proactivă de export. Numărul țărilor în care a fost exportat Volkswagen a crescut, incluzând Belgia, Danemarca, Suedia și Luxemburg, pentru ca în 1948, 23% din întreaga producție de automobile Volkswagen să ia calea exportului.



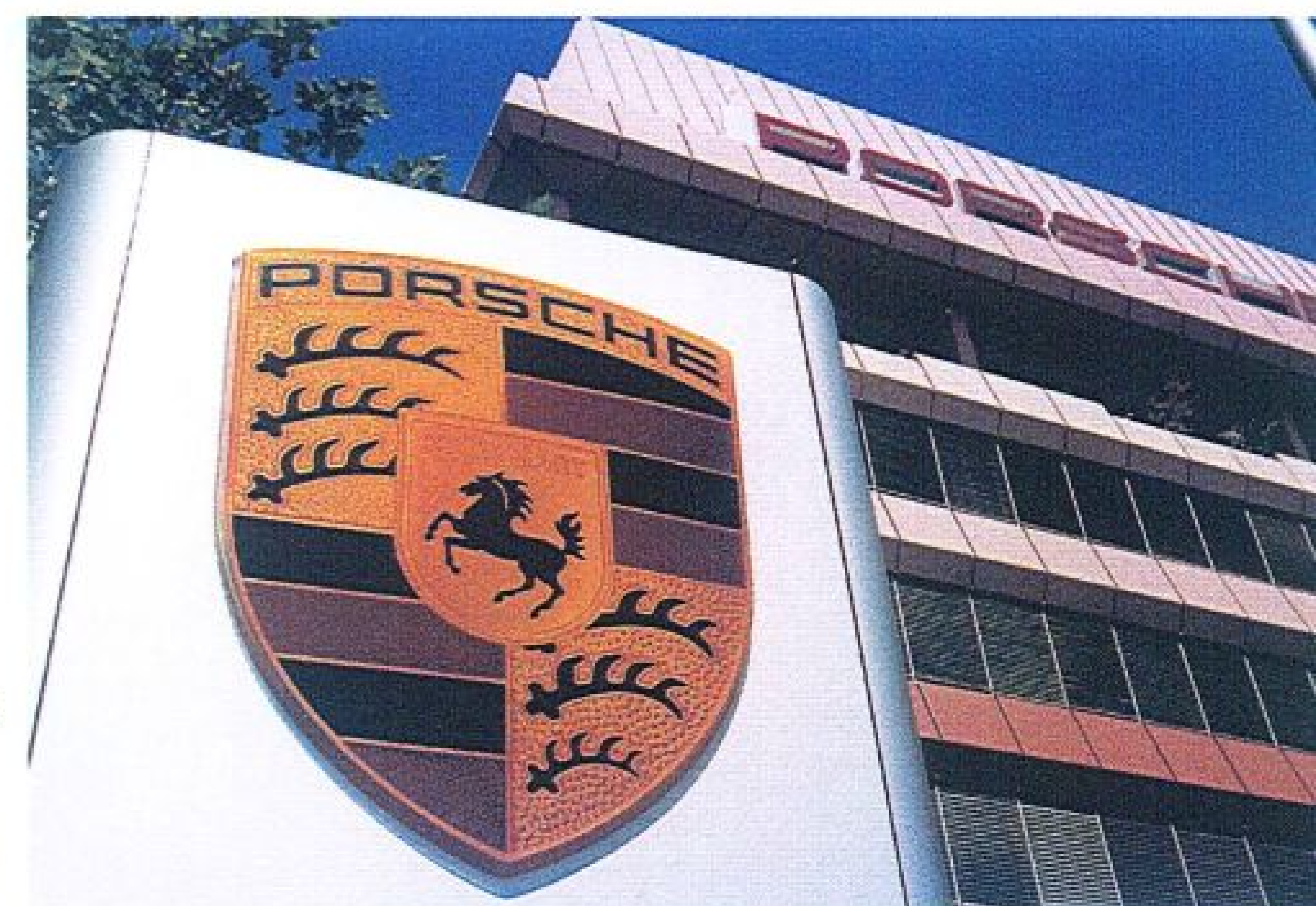
◂ Al doilea președinte al companiei Volkswagen, Heinrich Nordhoff. De naționalitate germană, a condus anterior o fabrică Opel. Sub conducerea sa, compania Volkswagen va deveni o întreprindere de talie mondială, datorită exporturilor masive.

Volkswagen este un produs dificil de realizat. Implică mult mai mult efort decât o mașină de curse nouă.

Începând din 1950, Volkswagen a început să se bucure de un mare succes în comparație cu competitorii. Volkswagen părea pregătit să cucerească lumea. Producătorii americani de mașini ai vremii nu păreau să pună prea mare preț pe mașinile compacte europene. Totuși, Porsche spusese odată că Volkswagen-ul era mult mai dificil de produs decât o mașină de curse nouă. Aceasta arată că Volkswagen este produsul sintezei dragostei sale pentru tehnologie și stăpânirii perfecte a acesteia, precum și al cunoașterii. Oamenii au început să cumpere Volkswagen creând niveluri de cerere atât de mari, încât și mașinile la mâna a doua puteau fi vândute în câștig. Într-o ediție a revistei Time din anii 1960 a fost remarcată asemănarea Volkswagen-ului cu un cărăbuș și, din acel moment, mașina va purta acest nume, Beetle (cărăbuș). De asemenea, tendința mașinilor compacte va acapara și piața americană.

Timp de mulți ani, compania Volkswagen a acționat ca o corporație particulară, deși de facto avea capital de stat, însă a obținut independența totală față de guvern în 1960. De asemenea, s-a transformat dintr-o societate cu răspundere limitată într-o companie cotată la bursă. Până în februarie 1971 fuseseră produse 15.007.034 de automobile Volkswagen, depășind recordul celui mai mare număr de mașini de același tip produse vreodată, deținut anterior de Modelul T al Ford. În timp ce compania continua să producă Beetle-ul, au fost introduse și alte modele de succes, precum Volkswagen Golf.

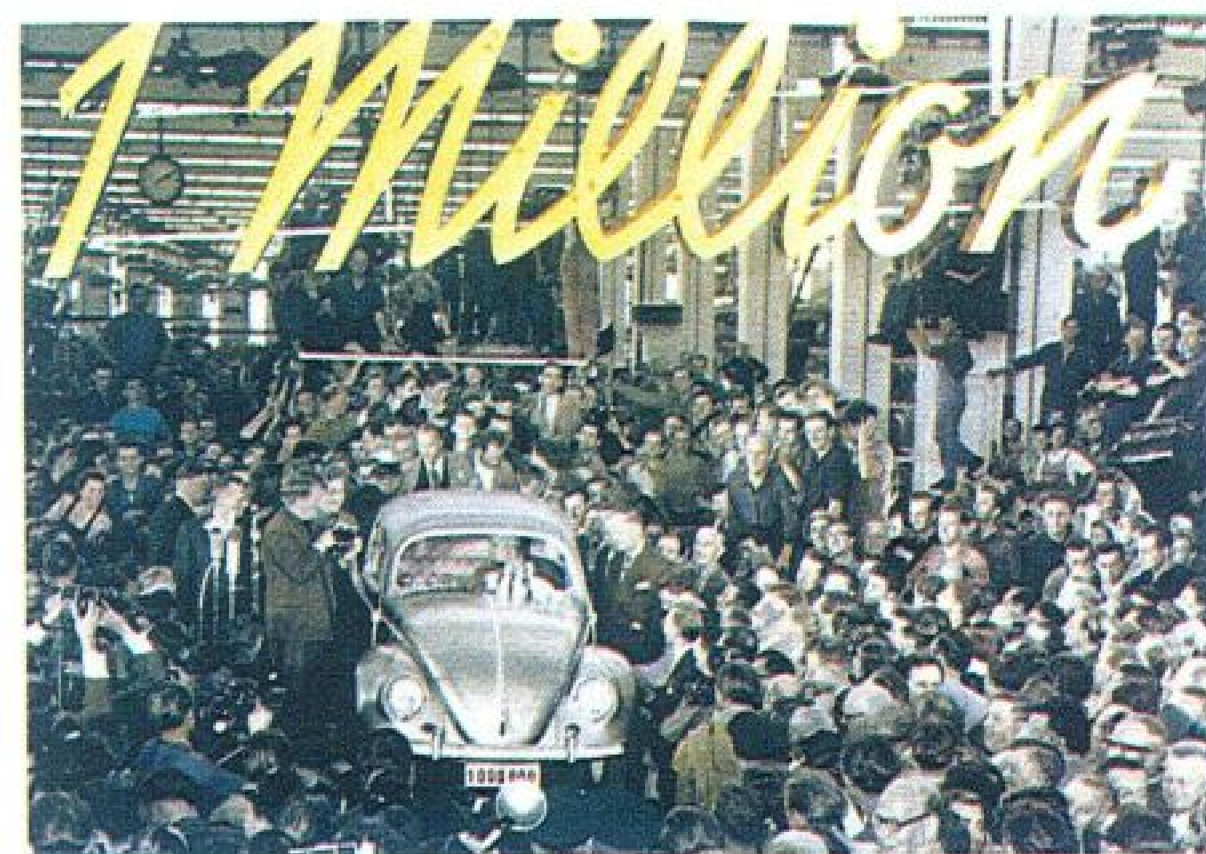
▲ Noul Volkswagen Beetle este expus la Salonul Auto de la Detroit. Va fi lansat pe piață în ianuarie 1998. A fost anunțat sub numele de „Concept 1" la vremea salonului din 1994, pentru a sugera evoluția produselor Volkswagen.



▶ Sediul central al companiei Porsche din Zuffenhausen, Stuttgart, Germania. Zona ocupată de acest complex este uriașă, și astăzi majoritatea mașinilor Porsche fiind produse aici.



▲ Modelul Porsche 917



▲ În 1955, Volkswagen a marcat producerea unității cu numărul un milion.

În 1988, Volkswagen va reveni actual, odată cu introducerea noii versiuni de Beetle. Totuși, ultima unitate din cea mai populară mașină a lumii va ieși de pe linia de asamblare a fabricii din Puebla, Mexic, la 30 iulie 2003. Este vorba despre a 21.529.464-a mașină Beetle produsă. Cu aceasta, s-a lăsat cortina peste istoria de șaizeci și opt de ani a Volkswagen-ului Beetle. Ultima mașină produsă este expusă la un muzeu al automobilelor din Wolfsburg, Germania.

Compania Porsche după război

În mijlocul celui de-al Doilea Război Mondial, compania Porsche a fost obligată să se mute de la Stuttgart la Gmünd. După război, Ferdinand Porsche a fost reținut de către francezi, astfel că administrarea companiei a fost preluată de fiul său, Ferry. Afacerile s-au limitat la repararea Kübelwagen-urilor. Compania Porsche plănuia de asemenea să conceapă mașini sport realizate din piesele de Volkswagen-uri, dar furnizarea acestor piese a fost sistată în 1948. La acea vreme a fost lansată o nouă propunere, venită din partea fabricii Volkswagen conduse de Nordhoff.

Inițial, compania Porsche producea Volkswagen-uri. Nordhoff a considerat că este important să aibă relații strânse cu noile companii Volkswagen, dar în același timp se temea de tehnologia avansată deținută de Porsche, astfel că Volkswagen va exploata această relație pentru a crea mașini de calibrul celor Porsche. De aici a decurs următorul acord:

Volkswagen va trebui să plătească Porsche o licență de cinci mărci pentru fiecare unitate produsă;

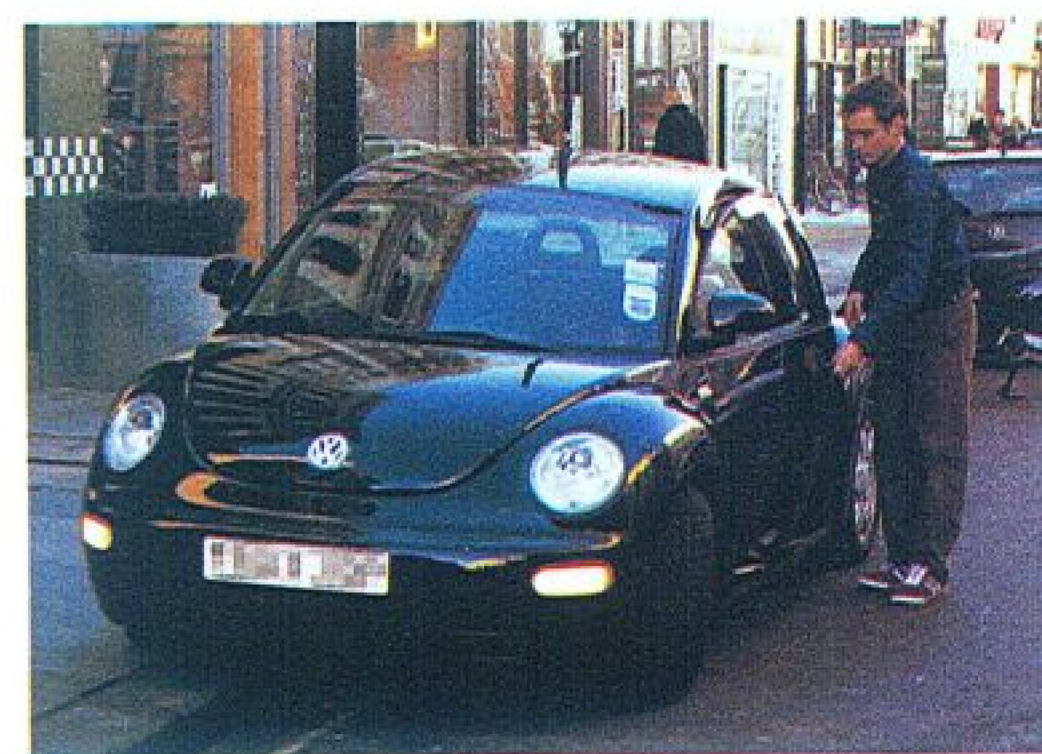
Compania Porsche va primi de la Volkswagen piesele necesare pentru producția de mașini sport;

Compania Porsche va avea dreptul să folosească rețeaua Volkswagen de centre de service, precum și să vândă mașini la dealerii Volkswagen;

Compania Porsche va fi responsabilă cu vânzările de automobile Volkswagen în Austria;

Compania Volkswagen nu va avea dreptul să dezvolte mașini care să intre în competiție directă cu produsele companiei Porsche.

Prin acest acord, compania Porsche își va pune la dispoziție expertiza tehnică în schimbul dreptului de a folosi piese și motoare primite de la Volkswagen. Ferry a început în această perioadă să lucreze la modelul 346. Compania Porsche era pe cale să devină un producător independent de automobile.



▲ Actorul britanic Jude Law, cunoscut pentru reprezentația din filme precum „The Talented Mr. Ripley" (1999) și „Cold Mountain" (2003), a fost proprietarul unui Volkswagen Beetle nou.

▸ Porsche 911 a fost lansat în 1963, iar dinamismul și inovația de care a dat dovadă s-au menținut timp de peste patru decenii. Dintre toate mașinile sport cu tracțiune pe spate, a stabilit recordul celui mai mare număr de unități produse.



Numele companiei a fost înscris pentru prima oară pe un vehicul odată cu Porsche 356. La început, limitările impuse de buget nu au permis decât producerea a cinci sute de unități. Prețul de început era de 9950 de mărci, un adevărat chilipir având în vedere performanțele excelente ale mașinii. La expoziția organizată la o fabrică Volkswagen în primăvara lui 1950, mașina lui Porsche a atras atenția dealerilor de mașini, fapt care a demarat negocierile între aceștia și producător. Cele 500 de Porsche 356 au fost produse până la 21 martie. Alte 1000 au fost construite în luna august a aceluiași an și alte 5000 în martie 1954. În acest răstimp a fost creată emblema Porsche și, începând cu 1953, aceasta a fost amplasată pe toate vehiculele Porsche. Porsche-ul 356 a fost exportat în masă, șaptezeci la sută din producție ajungând peste hotare, în special în America.

În toamna lui 1963 s-a organizat Salonul Auto de la Frankfurt.

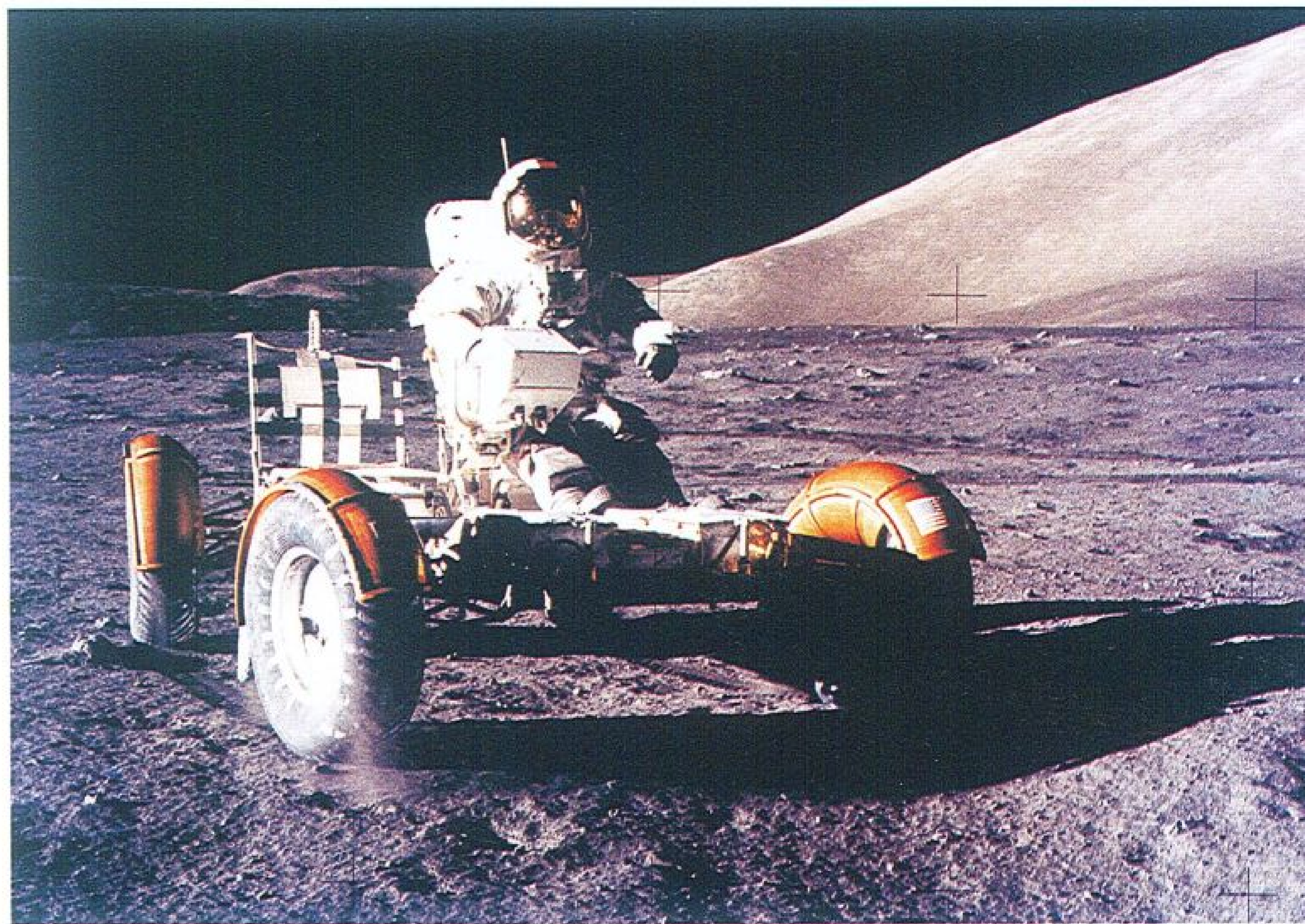
La salon a fost expus și un Porsche 914. Când a fost pus în vânzare în 1964, dealerii nu au fost deosebit de entuziaști. Cu toate acestea, treptat a devenit apreciată, transformându-se într-un succes nemaiîntâlnit. În 1969 a fost lansat Porsche 911, creat în cooperare cu Volkswagen. A devenit un succes imediat după ce a fost prezentat drept o mașină sport accesibilă, până la sistarea producției în 1974 fiind construite 118.976 unități.

Nordhoff moare în 1968. Relațiile dintre Porsche și Volkswagen ajung să se răcească, astfel că, în 1972, toți tehnicienii Porsche care lucrau la Volkswagen s-au reîntors la Porsche. Compania Porsche a fost reorganizată, fiind listată la bursă. Compania astfel redefinită se focaliza pe putere și pe viteză, pornind pe calea obținerii statutului de producător de primă mână de mașini sport.

Regele lumii sporturilor cu motor

Printre elementele care au sprijinit succesul companiei Porsche se numără și cele aproximativ 23.000 de victorii la cursele de mașini. Fondatorul companiei, Ferdinand Porsche, a fost foarte strict în ce privește dominarea curselor, succesorii la conducerea firmei moștenindu-i mentalitatea.

În iunie 1956, compania Porsche a concurat pentru prima oară la competiția de anduranță de la Le Mans cu modelul 356. La acea vreme, era cea mai lungă cursă din lume, captând atenția maselor. Participarea lui Porsche la cursă va servi ca o excelentă manevră de relații publice, dar se va transforma și într-o chestiune de viață și de moarte pentru companie, întrucât o înfrângere usturătoare în cursă ar fi o lovitură de imagine pentru Porsche. Totuși, compania Porsche a câștigat o victorie spectaculoasă la categoria 1100cc.



▲ Un vehicul selenar se deplasează pe suprafața Lunii într-una dintre misiunile Apollo. Aparatul a fost conceput de Boeing și compania sa subsidiară, General Motors, dar se spune că au preluat ideea de la o mașină electrică din perioada timpurie a lui Ferdinand Porsche.

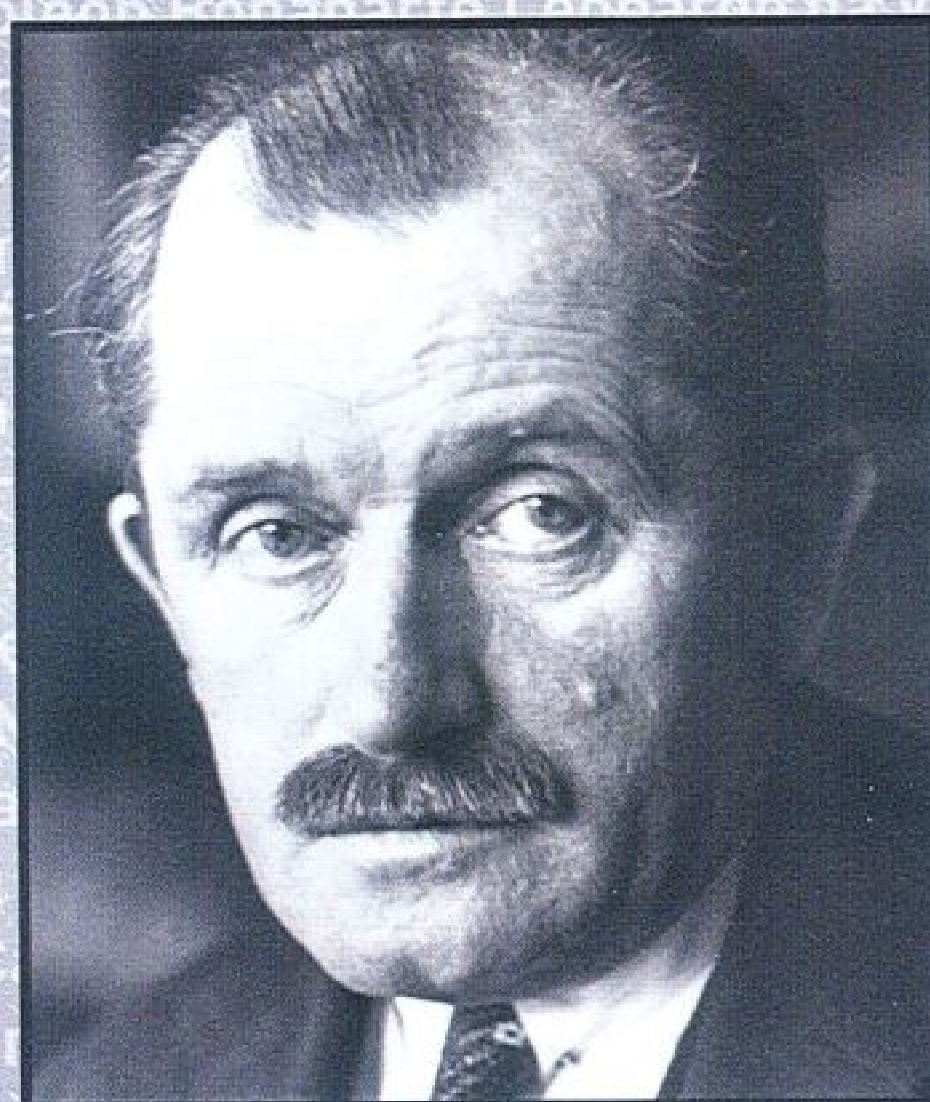
Succesul a câștigat renumele companiei Porsche la nivel internațional. Porsche va continua să participe la această cursă, cu rezultate remarcabile în 1970 și în 1982, când a spulberat competitorii acaparând primele trei locuri.

În cursa de douăzeci și patru de ore de la Daytona din 1967, compania Porsche a repurtat o victorie nesperată. În ultimii ani, motoarele și mașinile de curse fuseseră utilizate preponderent în Gran Turismo și în cursele de Formula 1. Compania Porsche este încă activă, ca un fel de rege al lumii curselor.

De asemenea, tehnologia avansată de care dispune Porsche nu este folosită numai în mașini celebre precum Seria S Mercedes-Benz sau în realizarea de motoare deosebit de puternice. Tehnologia lăsată moștenire de Porsche lumii întregi a fost utilizată în cele mai variate moduri. Spre exemplu, se spune că mașina Lohner-Porsche expusă la Expoziția Mondială de la Paris din 1900 a constituit modelul unui vehicul selenar folosit în misiunea Apollo 15. Se mai zvonește că tehnologia lui Porsche este o componentă fundamentală a mașinilor ecologice și a vehiculelor cu tracțiune integrală de sfârșit de secol XX. De asemenea, prin designul futurist al „Săgeții argintii" din 1938 a influențat în mod radical înfățișarea ulterioară a monopostului de Formula 1.

Pasiunea lui Porsche va înflori după război sub forma mașinilor compacte pentru mase Volkswagen, precum și sub forma seriei de mașini realizate de compania Porsche prin fiul său. Lumea nu trebuie să uite niciodată inovații precum mașinile hibride sau cele cu tracțiune integrală produse de geniul marelui tehnician Ferdinand Porsche.

100 DE PERSONALITĂȚI
Oameni care au schimbat destinul lumii



PORSCHE



DeAGOSTINI